



الرئيس: السيد الأونرايل جوليان روبرت هنت (سانت لوسيا)

الأزمة، التي تؤثر على جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، تحظى اليوم بمكانها السليم في جدول الأعمال الدولي. وتتيح لنا هذه الجلسة العامة للجمعية العامة بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق فرصة لدراسة المسائل المتعددة الجوانب المتعلقة بالسلامة على الطرق، وبشكل هام للتركيز على وضع استراتيجيات فعالة لمعالجتها.

وحيثما تناولت الجمعية العامة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق لأول مرة في دورتها الخامسة والخمسين، لاحظت الجمعية الزيادة السريعة في حالات الموت على الصعيد العالمي الناجمة عن حوادث المرور وتأثيرها على الاقتصادات الوطنية، وخاصة في البلدان النامية. ومنذ ذلك الوقت، اتخذت الأمم المتحدة خطوات لوضع هذه المسألة في موقع الصدارة للنظر فيها واتخاذ إجراء بشأنها. وهي مبادرة نفذت بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي والوكالات الأخرى للأمم المتحدة.

وعلى سبيل المثال، كرس يوم الصحة العالمي، الذي احتفلنا به قبل مجرد أسبوع واحد، للسلامة على الطرق.

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس السيد ظريف (جمهورية إيران الإسلامية).

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٥.

البند ١٦٠ من جدول الأعمال (تابع)

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

مشروع القرار (A/58/L.60/Rev.1)

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): يذكر الأعضاء

أن الجلسة العامة لصباح هذا اليوم تعقد في إطار يوم الصحة العالمي وإصدار التقرير العالمي المتعلق بالحوادث الموقوع والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، عملا بالقرار ٩/٥٨ بتاريخ ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣.

يوما بعد يوم، ترد تقارير عن بيانات كئيبة تتضمن حوادث قاتلة ووقوع إصابات خطيرة ناجمة عن حوادث المرور في البلدان حول العالم. وفي كل عام، تتسبب حوادث المرور في موت أكثر من مليون شخص وإصابة وإعاقة بين ٢٠ مليونا و ٥٠ مليونا من الناس. وأزمة متزايدة مثل تلك

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



ولموضوع اليوم، "السلامة على الطرق ليست من قبيل المصادفة"، شدد على أن مآسي المرور يمكن في الواقع تحاشيها. ويفصل التقرير العالمي المتعلق بالحوادث المبررة والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، الذي أصدرته منظمة الصحة العالمية بالمشاركة مع البنك الدولي، المسائل الجوهرية المحيطة بحوادث المرور، بما في ذلك أثرها العالمي وعوامل الخطر التي تنطوي عليها وسبل معالجتها.

ومن الواضح أنه إذا استمرت الأزمة العالمية للسلامة على الطرق في هذا الاتجاه، يمكنها أن تصبح مشكلة صحية عالمية كبرى، مع عواقب اقتصادية واجتماعية كبيرة. وتسمح الإحصاءات المتوفرة لنا بإجراء تقييم متوازن للحالة كما هي الآن وتقييم للمسار الذي من المرجح أن تتخذه في المستقبل إذا لم نتدخل بطريقة حاسمة وعاجلة.

وبالتالي، لا بد أن تكون هذه الجلسة حافزا للمزيد من عملنا ولتعزيز التعاون الدولي. وتواصل الجمعية العامة توعية الدول الأعضاء بضرورة فحص الأبعاد القطرية والدولية للسياسة العامة لسلامة الطرق في العالم بصورة دقيقة. ومبادراتنا في هذا الصدد يجب أن تعيد التأكيد على فرض معايير دولية صارمة، وعلى التعاون الدولي، وفي حالة البلدان النامية، على بناء القدرات من أجل تنفيذ تلك المعايير على أعلى مستوى. وجديرة باهتمامنا العاجل أيضا معالجة المسائل الأوسع المتعلقة بمنع الحوادث، بما في ذلك تطوير البنى التحتية التي تراعي البشر والمركبات معا.

لقد شعر المجتمع الدولي بأسره بالارتياح لكونه جزءا من هذه العملية، وأعني بذلك الحكومات، والمنظمات الدولية، والمجتمع المدني والقطاع الخاص. مطلوب منا أيضا أن نضع الشبيبة خصيصا في محور مبادراتنا. وإني أعتبر محفل أصحاب المصالح المعني بسلامة الطرق في العالم، والذي سينعقد غدا، مبادرة حسنة التوقيت، وإني لأشجع المشاركة فيه.

ومن الواضح أنه إذا استمرت الأزمة العالمية للسلامة على الطرق في هذا الاتجاه، يمكنها أن تصبح مشكلة صحية عالمية كبرى، مع عواقب اقتصادية واجتماعية كبيرة. وتسمح الإحصاءات المتوفرة لنا بإجراء تقييم متوازن للحالة كما هي الآن وتقييم للمسار الذي من المرجح أن تتخذه في المستقبل إذا لم نتدخل بطريقة حاسمة وعاجلة.

إن الإحصاءات مروعة. فوفقا لتقديرات منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، تبلغ الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور والإصابات الناجمة عنها حوالي ٥١٨ بليون دولار. والبلدان النامية مسؤولة عن حوالي ٦٥ بليون دولار من هذا المبلغ، مما يشكل أكثر مما تلقاه هذه البلدان من المساعدة الإنمائية الرسمية.

وتعمل معظم المركبات في العالم المتقدم النمو، ولربما يتوقع أن تحصل معظم الإصابات القاتلة فيه. بيد أن الإحصاءات ترسم صورة مختلفة تماما. فالبلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل تتسبب في حوالي ٨٥ في المائة من حالات القتل، ونسبة مئوية عالية بشكل غير متكافئ مع الإعاقة عالميا.

وفي جميع أرجاء العالم، فإن حوادث المرور من ضمن الأسباب الأولى لموت الأشخاص الذين تبلغ أعمارهم ١٥ إلى ٤٤ عاما، وهي أكثر سنوات عمرهم إنتاجا. وفي عام ٢٠٠٠، وصلت حوادث المرور إلى المرتبة التاسعة

نائبة الأمين العام (تكلمت بالانكليزية): إن اجتماع الجمعية العامة هذا منصب على حشد الاهتمام الذي طالما مست حاجتنا إليه إزاء الأزمة العالمية الماثلة أمام أعيننا، لكنها أزمة غابت عن جداول أعمال معظم السياسات العامة، باستثناء حالات قليلة جدية بالثناء. وكل عام يمر يشهد وفاة ١,٢ مليون رجل وامرأة وطفل بسبب حوادث السير. ولا شك في أن هذا الرقم وحده ينبغي أن يكون كافيا ليدفع بمشكلة سمة الطرق إلى صدارة الاهتمام العالمي بالصحة العامة.

وكما هي الحال بالنسبة للعديد من مشاكل الصحة العامة الأخرى، يعاني الفقراء معاناة لا تتناسب وواقع الحال. فإننا نجد أن ما يزيد على ٨٠ في المائة من هذه الوفيات البالغ عددها ١,٢ مليون وفاة تحدث في البلدان ذات الدخل المتدني والمتوسط. وأكثر من يتعرض للموت أو الإصابة بحوادث الاصطدام في تلك البلدان هم من المشاة، وراكبي الدراجات الهوائية والنارية وأولئك الذين يستقلون وسائط نقل غير منظمة.

إن الآثار المترتبة على حوادث الاصطدام بالنسبة للبشر تكون مدمرة في كثير من الأحيان. فعلى الناجين وأسرههم أن يتعايشوا مع الآثار المؤلمة الطويلة الأجل للإصابة والإعاقة واحتياجات إعادة التأهيل. كما أن من شأن تكاليف العناية الطبية وفقدان المعيل الرئيسي أن يدفع بالأسرة إلى حافة الفقر.

والتكاليف الاقتصادية باهظة بدورها. فالإصابات بحوادث السير تكلف معظم البلدان ما يتراوح بين ١ و ٢ في المائة من ناتجها القومي الإجمالي، وهي نسبة تعادل ما يزيد على ٥٠٠ بليون دولار سنويا. وتفوق هذه التكلفة في البلدان ذات الدخل المتدني والمتوسط ما تحصل عليه هذه البلدان من مساعدات إنمائية.

إن نجاح بعض البلدان في الحد بصورة تسترعي الأنظار من حوادث الاصطدام والإصابات ليؤكد إمكانية منع هذه الحوادث والإصابات. وهذا يبين لنا تحديدا أن بإمكاننا الحد من خطر الوفاة والإصابة إن سلكنا نهجا منتظما إزاء فهم العلاقة التي تربط بين الأشخاص والمركبات والبيئة. وهذا يتطلب منا أيضا نهجا واسعا يشمل ميادين من قبيل توفير العناية الطبية في حالات الطوارئ، والتثقيف الوقائي، والتشريع وإنفاذ القانون.

وإنني أعتقد أن الدول الأعضاء متفقة على ضرورة قيامنا بمزيد من الجهود من أجل معالجة مسألة سلامة السير على الطرق وجعلها محور اهتمام منظومة الأمم المتحدة بأسرها. وقد تم في التقرير المشترك لمنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي اقتراح مناهج عمل هامة في هذا الصدد. وعلى الحكومات ووكالات الأمم المتحدة أن تتحرك بصورة أوسع في هذا المجال. وعلينا أيضا أن نشجع المجتمع المدني والقطاع الخاص على أن يصبحا شريكين في هذه المبادرات. لقد اقترحنا أن يجري النظر إلى الأزمة العالمية لسلامة الطرق من أوسع منظور، بدءا بالجانب الصحي وانتهاء بإجراءات إنفاذ القوانين. كما ينبغي حشد الموارد اللازمة لمساعدة البلدان النامية على تحسين سلامة الطرق، مما ينسجم وخطورة مشاكل الطرق التي تواجهها هذه البلدان وطبيعتها الملحة.

أعتقد أننا الآن أمام استحقاق يحتم علينا التحرك من أجل تغيير مجرى الأمور بغية الحد من المخاطر وإنقاذ حياة البشر. إن علينا اتخاذ إجراءات حاسمة، وعلينا اتخاذ هذه الإجراءات الآن.

أعطي الكلمة الآن لنائبة الأمين العام السيدة فريشيت.

كما أهيب بالمتجمع المانح أن يقدم استثمارات إضافية في هذا الميدان. فالدعم المقدم حاليا لسلامة الطرق في البلدان النامية غير كاف. ومردود هذه المساهمات سيكون متناسبا مع الكلفة. وأهم من ذلك أنها ستفضي إلى إنقاذ حياة العديد من البشر.

إن حوادث السير ليست قضاء وقدرًا كما يتراءى للكثيرين. فسلامة الطرق التزام يقع على عاتق القيادات في أعلى المستويات. وكلما قل اهتمامنا بها، كثرت المآسي من حولنا. من هنا، أحث الجمعية على اتخاذ قرار يعبر عن إجماعنا على تحسين سلامة السير على الطرق في العالم. ولنذكر أنفسنا - ولنذكر بعضنا بعضا - بأن تعاوننا في هذا المجال يؤدي إلى إنقاذ حياة البشر.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): بعد التشاور مع الدول الأعضاء وبموافقتها أعطي الكلمة الآن للمدير العام لمنظمة الصحة العالمية، ووفقا لأحكام القرار ٩/٥٨ المؤرخ ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣.

السيد لي (منظمة الصحة العالمية) (تكلم بالانكليزية): إن أول شخص يقتل في حادثة مرور كانت المواطنة البريطانية بريجيت دريسكول. لقد كانت في الرابعة والأربعين من العمر وأما لطفلين. لقد صدمتها سيارة في منطقة كريستال بالاس في لندن في ١٧ آب/أغسطس ١٨٩٦. كانت المركبة تسير بسرعة ١٢ كيلومترا في الساعة. وهي لم تدر قط ما حل بها. وقد سجل الطبيب الشرعي البريطاني على أنه موت عارض. وإبان التحقيق حذر من أن "هذا يجب ألا يحدث أبدا بعد اليوم".

وقبل ٢٠ سنة، كان ميشال زيلير يقود سيارته متجها إلى مقر عمله حين اصطدمت سيارته بشاحنة. ولم تؤد هذه الحادثة إلى مقتله، لكنه دخل في غيبوبة دامت ستة أشهر. وقد حضر الاحتفال الذي أقمنه الأسبوع

الأمور يجب أن تتغير. ومعظم الناس يُرجع هذه المشكلة إلى القضاء والقدر، وعزائهم في ذلك في أكثر الأحيان شيوع مفهوم "الحادثة" بدلا من "الاصطدام". والعديد من المخاطر التي تنطوي عليها هذه المشكلة يمكن أن نسيطر عليها. فالعديد من حوادث الاصطدام يمكن منع وقوعها، فيما يمكن الحد من آثار العديد من الحوادث الأخرى. ولا يزال أمامنا الكثير مما ينبغي القيام به من باب التوعية. فعلى أن نكفل ألا تتقوض المكاسب التي حققناها بشق النفس في ميداني الصحة العامة والتنمية بفعل الوفيات والإصابات القابلة لل منع.

أجل، إن علينا القيام بمجهود كبير، وفي حوزتنا ما يكفي من المعارف لإجراء التغييرات اللازمة. إنها مشكلة تتجاوز عدة قطاعات وليست محصورة فحسب بوزارات النقل. فوزارات الصحة والمالية والبيئة والتعليم والعدل والشرطة وسواها تتحمل جميعا مسؤولية المشاركة مع قطاع النقل في تحسين سلامة الطرق.

ومما يزيدها اطمئنانا ما أبداه العديد من المنظمات والخبراء في مختلف أنحاء العالم من حماس كبير، فضلا عن خدمات التثقيف والتعلم في ما يتعلق بسلامة الطرق واتخاذ المبادرة لجعل الطرق أكثر سلامة. وأسرة الأمم المتحدة، بما في ذلك منظمة الصحة العالمية، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والبنك الدولي وسواها، سوف تواصل جميعا أداء دورها في هذا المجال.

وأهيب بالدول الأعضاء والمتجمع الدولي أن يبذلوا جهودا متضافرة بشأن مسائل أساسية من قبيل توسيع نشر لوائح السلامة، وتحسين تصميم الطرق والمركبات وإعمال المزيد من الحزم في مكافحة السرعة في القيادة والقيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات.

والمنظمات غير الحكومية دور هام في تحسين سلامة الطرق. ويمكن لكل منا، سواء كان سائراً على قدميه أو سائق سيارة أو صانع قرار، أن يسهم في ذلك الجهد. فسلامة الطرق لا تكون بالمصادفة. والإصابات الناجمة عن حوادث المرور تنخفض حينما يدرك الناس أنه يمكن الحيلولة دون وقوعها ويتصرفون وفقاً لذلك. وعلينا جميعاً أن نقرر هنا والآن إيلاء سلامة الطرق الأولوية التي تستحقها.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة

الآن لمعالي السيد يوسف بن علوي بن عبد الله، الوزير المسؤول عن الشؤون الخارجية في عُمان، لعرض مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1.

السيد عبد الله (عُمان): في مستهل بياني، أسمحوا لي

أن أتقدم بالشكر إلى معالي الأمين العام للأمم المتحدة على التقرير القيم الذي قدمه بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، الوارد في الوثيقة A/58/228، والذي يمثل نقلة نوعية لتناول المنظومة الدولية لهذه الأزمة الإنسانية التي باتت تعصف بأرواح الأفراد والمجتمعات في سائر أرجاء العالم. ولا يفوتني هنا أن أخص بالشكر معالي الدكتور لي جونغ - ووك، مدير عام منظمة الصحة العالمية، على الاستعراض الوافي الذي قدمه لأهم ما اشتمل عليه تقرير "الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور".

وفي الوقت الذي نحیی منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على إصدار هذه الوثيقة الهامة التي شارك في إعدادها أكثر من ١٠٠ خبير من مختلف أقطار العالم والقطاعات، فإننا نشكر حكومة فرنسا الصديقة على استضافتها للمؤتمر الذي عقد في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ وسلط الضوء على أبعاد حوادث المرور ووسائل السلامة على الطرق.

إن الإنسان في تجارب الأمم والشعوب هو هدف التنمية وغايتها، يجني ثمارها ويسعد بمكاسبها، إلا أن هناك

الفئات في جنيف بمناسبة يوم الصحة العالمي، وكان قعيداً نتيجة الشلل الذي مُني به من جراء إصابته. وقد تكلمت زوجته نيابة عنه لأنه فقد القدرة على الكلام. وقد وجدت هي الأخرى صعوبة بالغة في الكلام، لا لعلّة أصابتها بل لما تركته تلك الحادثة في نفسها من صدمة. وكانت رسالتها أن هذا يجب ألا يحدث البتة بعد اليوم لأي كان. وإني، باسم أسرتها وباسم سائر الملايين الذين يُبتلون سنوياً بهذه المحنة، أنقل الرسالة نفسها إلى جمعيتكم اليوم.

وإني أشكر حكومة عُمان التي كانت سباقة في عرض هذا الموضوع على الجمعية العامة اليوم. فالوفيات والإصابات والخسائر الاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق يمكن تلافيها. والتقرير العالمي بشأن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، الصادر في باريس الأسبوع الماضي، قد حدد عوامل الخطر المعروفة وتدابير الوقاية المشهود بفعاليتها. ويتمثل بعضها في سن وإنفاذ القوانين بشأن أحزمة الأمان والقيود التي ينبغي أن تراعى عند ركوب الأطفال، والخوذ والسُّكر والقيادة، وتعزيز استخدام المصابيح الضوئية نهاراً وتحسين الرؤية لكل مستخدمي الطرق. وبالإضافة إلى سن القوانين وزيادة الوعي، ينبغي للبلدان أن تنتهج سياسات تعزز أمان المركبات وجعل إدارة حركة المرور وتصميم الطرق أكثر سلامةً. والبلدان الأكثر نجاحاً في تحسين السلامة هي تلك التي أشركت العديد من المجموعات المختلفة من الحكومة والمجتمع المدني والصناعة في وضع برامج منسقة لسلامة الطرق. وكل قطاع، لا سيما النقل والتعليم والصحة وإنفاذ القانون، يؤدي دوراً في التصدي لهذه المشكلة.

وينبغي للجمهور أن يزيد من إسهامه في تعزيز الخدمات الطارئة التي تقدم إلى الضحايا، وتحسين جمع البيانات، والإسهام في صنع السياسات وتعزيز أنشطة الوقاية. ولكل من الوكالات الدولية ومجتمع المانحين

وتفعيل إنفاذ القوانين المرورية، وتشكيل لجنة وطنية للسلامة على الطرق منذ عام ١٩٩٧، وتطوير نظم شاملة لعلاج المصابين وإعادة تأهيلهم، وإنشاء سجل متكامل لجمع البيانات التفصيلية عن الآثار المترتبة على تلك الإصابات بهدف تفادي استفحال هذه الكارثة، وصولاً إلى تهيئة المناخ المناسب للمواطن للانطلاق نحو آفاق رحبة من النمو الاقتصادي والاجتماعي.

إننا نؤمن بأن السلامة على الطرق يجب أن تتجاوز الطابع الاحتفالي، وأن خطوات جديّة وعاجلة لا بد أن تتخذ على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي، وهو ما يتطلب إرادة سياسية قوية، وبذل جهود متضافرة ومتواصلة عبر القطاعات كافة من أفراد وحكومات ومصنعي سيارات وهيئات إقليمية ودولية لمواجهة هذه المشكلة عبر الوطنية من خلال وضع آليات ومعايير أكثر فاعلية بدرجة تتناسب مع حجم المشكلة الآخذة في النمو.

ومن هذا المنطلق، جاءت مبادرة بلادي لتدشين حملة دولية عبر الأمم المتحدة من خلال القرار ٩/٥٨ الذي دعا، في جملة أمور، إلى تضافر الجهود لزيادة الوعي العالمي بالمشكلة وأبعادها ووضع استراتيجيات تؤكد على عنصر الأمن والسلامة لمستخدمي الطرق بهدف التخفيف من الآثار السلبية لحوادث المرور.

وفي هذا السياق، يسرني أن أتقدم بمشروع القرار، المعروض عليكم، والذي اضطلعت حكومة بلادي بإجراء العديد من المشاورات حوله مع الدول الأعضاء لبلورة موقف دولي يترجم طموحات دولنا ويرقى إلى آمال شعوبنا من واقع التوصيات التي وردت في تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، وتلك التي أكد عليها تقرير منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي حول حوادث المرور. وأهم ما يشتمل عليه

من المعوقات ما يحول دون ذلك، وبالتالي، يجب معالجتها، ومن بين هذه المعوقات حوادث المرور والإصابات الناجمة عنها التي أضحت مشكلة كبرى ومتزايدة من مشاكل التنمية والصحة العامة، وهاجسا إنسانيا يؤرق الحياة اليومية للأفراد والأسر والمجتمعات على حد سواء.

وعلى الصعيد الاجتماعي، تشير الإحصائيات إلى وفاة ٣٠٠٠ شخص يوميا نتيجة حوادث المرور، وأن أكثر من مليون حالة وفاة يشهدها العالم سنويا من جراء ذلك، وأن ما بين ٢٠ إلى ٥٠ مليون شخص يتعرضون سنويا لإصابات بعضها يسبب إعاقات مستديمة بسبب حوادث المرور، الأمر الذي خلصت معه الدراسات إلى القول إنه في حالة عدم اتخاذ إجراءات عاجلة وفورية، قد تحتل حوادث المرور المرتبة الثالثة من حيث أسباب الوفاة في الدول النامية بحلول عام ٢٠٢٠.

وعلى الصعيد الاقتصادي، فإن الآثار السلبية على اقتصاديات دول العالم من جراء حوادث المرور والإصابات على الطرق ليست هينة، إذ تفيد الإحصائيات بأن ما ينفقه العالم سنويا على حوادث المرور والإصابات الناجمة عنها يبلغ ٥١٨ مليار دولار، وأن ٨٥ في المائة من تلك الحوادث يقع في الدول النامية والدول الأقل نمواً، ويصيب الفئات العمرية الأكثر إنتاجاً، مما يضيف أعباء اقتصادية لا قبل لهذه الدول بها.

وإدراكاً لخطورة هذه الأزمة واحتمالات تفاقمها، نرى من الضروري ألا يُدخر أي جهد لتعزيز ودعم البرامج الرامية إلى جعل وسائل النقل والطرق أكثر أمناً وسلامة لكافة مستخدميها، بما يعود بالنفع ويحفظ الأمن للبشرية جمعاء بعد أن غدت حوادث المرور من الكوارث الإنسانية.

وأود الإشارة هنا إلى الخطوات التي اتخذتها حكومة بلادي على الصعيد الوطني من حيث سن التشريعات،

المدني وصولاً إلى العمل الخلاق الكفيل بإطلاق مبادرات ووضع برامج وتبادل الخبرات و سن تشريعات بدرجة تتواءم مع ما نصبو إليه من غايات وتطلعات للحد من حوادث المرور ومنع تفاقمها وحماية الأجيال القادمة.

وفي الختام، السيد الرئيس، أسمحوا لي أن أشير إلى أننا أمام مشكلة آخذة في التفاقم وأن التضافر والتعاون قد أضحيا مسألة في غاية الأهمية، وأن دور الأمم المتحدة والمنظمات المتخصصة ومؤسسات المجتمع المدني ضروري لخلق بيئة أكثر أمناً وسلاماً واستقراراً لشعوب العالم كافة.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطى الكلمة لوزير النقل في أيرلندا، السيد سيموس برينان، الذي سيتكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي.

السيد برينان (أيرلندا) (تكلم بالانكليزية): يشرفني أن أتكلم بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي. علاوة على ذلك، أعربت البلدان التالية أيضاً عن تأييدها لهذا البيان: البلدان العشرة المنضمة التي ستصبح أعضاء في الاتحاد الأوروبي في احتفال خاص في دبلن بتاريخ ١ أيار/مايو ٢٠٠٤ - إستونيا وبولندا والجمهورية التشيكية وسلوفاكيا وسلوفينيا وقبرص ولاتفيا وليتوانيا ومالطة وهنغاريا؛ والبلدان المرشحة بلغاريا ورومانيا وتركيا؛ وبلدان عملية الاستقرار والانتساب والمرشحة المحتملة ألبانيا، والبوسنة والهرسك، وصربيا والجبل الأسود، وكرواتيا، وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وبلدان الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة العضوان في المنطقة الاقتصادية الأوروبية أيسلندا والنرويج.

تأتي مناقشة اليوم في نهاية أسبوع طلبت فيه الأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية إلينا جميعاً أن نركز تركيزنا خاصاً على سلامة الطرق. وفي العديد من الدول بلغت مستويات حوادث الطرق مستويات الأوبئة، ويبدو أن هناك قبولاً واسع النطاق بأنها نتيجة حتمية للحركة المتزايدة دوماً.

مشروع القرار، الذي نتطلع إلى اعتماده بتوافق الآراء ما يلي:

أولاً، دعوة منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع اللجان الإقليمية، إلى القيام بدور ريادي بوصفها جهات تنسيقية في إطار منظومة الأمم المتحدة حول موضوع السلامة على الطرق.

ثانياً، الطلب إلى الأمين العام للأمم المتحدة، في إطار إعداد التقرير المزمع تقديمه إلى الدورة الستين للجمعية العامة وفقاً للقرار ٩/٥٨، مراعاة الخبرة المتوفرة لدى اللجان الإقليمية ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي في مجال السلامة على الطرق.

ثالثاً، التأكيد على أهمية التعاون الدولي للحد من حوادث الطرق من خلال دعم احتياجات الدول النامية لتعزيز قدراتها المؤسسية والمالية في مجال السلامة على الطرق.

والدول المقدمة لمشروع القرار هي أذربيجان، الأرجنتين، أرمينيا، أستراليا، إسرائيل، أفغانستان، الإكوادور، الإمارات العربية المتحدة، إندونيسيا، أيرلندا، أيسلندا، باكستان، البحرين، بروني دار السلام، بنغلاديش، بنما، تايلند، تركمانستان، ترينيداد وتوباغو، تونس، الجزائر، الجمهورية العربية السورية، جمهورية إيران الإسلامية، جمهورية كوريا، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، جنوب أفريقيا، جيبوتي، رواندا، رومانيا، زامبيا، سلوفينيا، سنغافورة، السودان، سويسرا، الصين، غواتيمالا، غيانا، فنزويلا، فييت نام، كازاخستان، الكويت، لبنان، لكسمبرغ، ماليزيا، مصر، المغرب، المملكة العربية السعودية، المملكة المتحدة، مولدوفا، موناكو، الهند، اليمن.

إن المهام والتحديات التي أمامنا هي كبيرة وتتطلب توفير الإرادة السياسية في إطار الشراكة الفعالة ما بين الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية ومؤسسات المجتمع

فعلى سبيل المثال، أحرز تقدم كبير في أستراليا وكندا. وبالمثل، يمكننا أن ننظر إلى قصص النجاح الذي تحقق في بلدان من قبيل السويد وهولندا والمملكة المتحدة. وإزاء خلفية العدد المتزايد للمركبات وأعداد السائقين، فقد سجلت هذه الدول بالفعل تخفيضات كبيرة في مستويات الوفيات على الطرق. وبموازاة قصص النجاح هذه، حققت بلدان أوروبية أيضا تحسينات كبيرة. ومن الأهمية بمكان أن نبرز أن قصص النجاح هذه تستند بوجه عام إلى إتباع نهج واسعة النطاق مخطط لها جيدا، تشارك جميع الأطراف في تنفيذ نهج استراتيجي. وعبر السنوات القليلة الماضية، نجم عن هذا النهج تخفيض كبير في الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في بلدي، أيرلندا.

وكان من الملائم أيضا أن تتكرر وتستكمل الجهود المبذولة على صعيد الاتحاد الأوروبي. وفي الواقع، لقد أقر الاتحاد الأوروبي بوجود مجال لتحسينات أكبر إذا استعد جميع الأعضاء لكي يتشاطروا، ليس مجرد رؤية للمستقبل، ولكن أيضا أفضل الممارسات التي نجم عنها هذا التقدم على الصعيد الوطني في الماضي. وبالإشارة إلى التطورات الأخيرة في هذا الصدد، اسمحوا لي بأن أبرز برنامج العمل الأوروبي للسلامة على الطرق، الذي قدمته المفوضية الأوروبية في حزيران/يونيه عام ٢٠٠٣. ويكمن في لبه هدف تحقيق تخفيض نسبته ٥٠ في المائة في عدد القتلى في حوادث الطرق بحلول عام ٢٠١٠ مقارنة بعام ٢٠٠١. وفي الاتحاد الأوروبي الحالي البالغ عدد أعضائه ١٥ دولة، يقع ١,٣ مليون حادث سنويا، مما يؤدي إلى ٤٠.٠٠٠ وفاة و ١,٧ مليون إصابة بجروح، بتكلفة اقتصادية قدرها ٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للاتحاد الأوروبي. ولذلك، فهدفنا يترجم إلى تخفيض عدد الوفيات بمقدار ٢٠.٠٠٠ وفاة كل عام.

وقد شارك البرلمان الأوروبي ومجلس وزراء النقل الأوروبيين صراحة في تحقيق هذا الهدف. وبفعلهم هذا،

وتعتمد وجهة النظر تلك على نوع من السلوك يهيئ بيئة تتسبب في هذه الاصطدامات في المقام الأول. ويتطلب التصدي لذلك السلوك والأساس المنطقي له دفاع الأبطال. ويعبر الإتيان بموضوع سلامة الطرق إلى هذه الجلسة العامة اليوم عن رؤية والتزام الوزير يوسف بن علوي بن عبد الله، ممثل عمان، ومفادهما أنه يجب على المجتمعات في جميع أنحاء العالم أن تتصدى لكل من أسباب ونتائج الاصطدامات على الطرق.

ومثلما سمعنا بالفعل اليوم، عن مقتل ١,٢ مليون شخص وإصابة ٥٠ مليون شخص بجراح على طرقنا، فإن قيام منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي بنشرهما في باريس الأسبوع الماضي التقرير العالمي المتعلق بمنع الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق يمثل حدثا جاء في الوقت الملائم عن السلامة على الطرق في أوسع معانيها. ويشكل التقرير نظرة عامة عن سلامة الطرق على صعيد عالمي ويركز على مجال المشكلة ويناقش السياسات الهادفة إلى منع الاصطدامات وتقليل آثارها.

إن عواقب قبولنا لحتمية وقوع حوادث الطرق قد وضحتها بجلاء منظمة الصحة العالمية بعبارة قوية. وقد يؤدي الفشل في اتخاذ إجراء إلى جعل الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق ثالث أكبر مساهم في العبء العالمي للأمراض والإصابات بحلول عام ٢٠٢٠.

ومع ذلك، فقد اختار العديد من المجتمعات والحكومات التصدي لذلك التحدي. وبالفعل، اعتقد أن العمليات أخذت تتغير فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. ولم تعد الوفيات الناجمة عن حوادث السير مقبولة بوصفها نتيجة طبيعية لزيادة القدرة على التنقل. بل على العكس، يعتبر الآن التخفيض المتواصل لمستويات الحوادث على الطرق تحديا - وهو تحدٍ يستحق بالفعل جهودا كبيرة.

خلال إنشاء المرصد الأوروبي للسلامة على الطرق، الذي سينشر المعلومات بشأن أفضل الممارسات في التصدي لتحديات السلامة على الطرق.

وبالطبع، يتضح للجميع أنه ينبغي لنا أن نتبادل أفضل الممارسات في ما بين كل الدول في شتى أنحاء العالم، وليس داخل الاتحاد الأوروبي وحده. ويمكننا جميعاً أن نتعلم من الخبرة ذات الصلة لدول أخرى في هذا السياق. ومن أجل التصدي لهذا التحدي، يشجع مشروع القرار المقترح اعتماده في هذه الجلسة العامة فكرة تعيين منظمة واحدة يمكن من خلالها تعزيز فكرة تبادل المعلومات والخبرات على نطاق عالمي.

إن نجاح برامج السلامة على الطرق في بلدان عديدة خلال السنوات الماضية، بل حقا في العقود الماضية، يشهد على وجود إمكانيات للتصدي لما أصبح أحد أكبر التهديدات للصحة العالمية. وتكرار ذلك النجاح من خلال تشجيع مثل هذه البرامج في شتى أنحاء العالم هو تحدٍ للجميع - وهو فرصة. وإني أحث الجميع على التصدي لهذا التحدي والخفض الحاد لعدد الأشخاص بيننا الذين يلقون حتفهم على الطرق بلا داع في كل يوم من أيام السنة.

السيد مينيتا (الولايات المتحدة الأمريكية) (تكلم بالانكليزية): يشرفني كثيرا أن تتاح لي هذه الفرصة لتمثيل بلادي اليوم في الوقت الذي توجه الجمعية العامة اهتمامها صوب القضية الخطيرة المتمثلة في سلامة المرور على الطرق. فهذه قضية تهتم بها بلادي بشكل كبير وحماسي. وأود أن أشيد بسلطنة عمان على قيادتها في دفع هذه القضية إلى رأس جدول الأعمال الدولي، وذلك لأن سلامة المرور على الطرق هي، في الواقع، مشكلة عالمية. ولقد سمعنا هذا الصباح من نائب الأمين العام، لويز فريشيت، والمدير العام لمنظمة

وضعوا السلامة على الطرق في مقدمة جدول الأعمال السياسي، وستظل هكذا وستتطلب جهدا مستمرا.

ويحدد البرنامج السرعة المفرطة والقيادة في حالة السكر وعدم استخدام التدابير الوقائية، من قبيل أحزمة المقاعد وحوذ الدراجات النارية، بوصفها العامل الأساسي لحدوث الاصطدامات ومساهما كبيرا في آثارها. ولهذا السبب، يبرز البرنامج الحاجة الماسة إلى التشدد في تنفيذ التشريعات الحالية في ذلك الصدد. وعلاوة على ذلك، يوفر برنامج العمل للدول الأوروبية نظرة عامة عن المعلومات والإجراءات ذات الصلة - سواء كانت تشريعية أو خلاف ذلك - المطلوبة بغية تحقيق هدف التخفيض بنسبة ٥٠ في المائة لحالات الوفاة الناجمة عن حوادث الطرق. ويصف أيضا الهياكل التي من خلالها يمكن التصدي على نحو أفضل لهذه المسائل، ويوفر المعلومات المطلوبة لتكرار أداء تلك الدول التي تأتي في الطليعة بالنسبة لسياسة السلامة على الطرق.

والبرنامج الذي أتكلم بشأنه يشدد أيضا بدرجة كبيرة على الحاجة التامة إلى إشراك المجتمع المدني في تحقيق سلامة أفضل على الطرق. ولتحقيق ذلك، يشجع البرنامج الأطراف الفاعلة في القطاعين العام والخاص على توقيع ميثاق للسلامة على الطرق، وينبغي لتلك الأطراف الفاعلة أن تُورد في أهدافها وأعمالها الخاصة بها فيما يتعلق بسلامة الطرق. ولقد حظيت برعاية احتفال في دبلن الأسبوع الماضي قامت فيه ٣٩ منظمة وشركة، في حضور وزراء النقل في الاتحاد الأوروبي، بالتوقيع على الميثاق، وتعهد كل منها بالتزامات محددة وقابلة للقياس بتحسين السلامة على الطرق.

ويركز برنامج عمل الاتحاد الأوروبي أيضا بدرجة كبيرة على الحاجة إلى جمع البيانات المتعلقة بالاصطدامات والمعلومات المتصلة ببرامج منع حدوث الاصطدامات، المنفذة في كل دولة من الدول الأعضاء. وسيتم تحقيق ذلك من

عدد كل من السيارات وسائقها زيادة هائلة. ومع ذلك، وخلال الفترة ذاتها، تمكّننا من خفض معدل الوفيات بنسبة ٧٢ في المائة، إلى ١,٥ وفاة لكل ١٠٠ مليون ميل تقطعها المركبات. وهذا إنجاز مدهش حقا خلال فترة زمنية قصيرة نسبيا.

ولكننا نعرف أنه بمقدورنا أن نفعل أفضل من ذلك. ويجب أن نفعل أفضل من ذلك. فمقتل ٤٣ ٠٠٠ شخص سنويا في الولايات المتحدة غير مقبول. ولذلك وضعت إدارة الرئيس جورج دبليو بوش الهدف المتمثل في تحقيق خفض آخر في الوفيات الناجمة عن حركة المرور بمعدل الثلث بحلول عام ٢٠٠٨، أي إلى وفاة واحدة لكل ١٠٠ مليون ميل تقطعها المركبات.

وأنا أعتز على وجه الخصوص بسجل بلدنا فيما يتعلق بحماية مواطنينا الأكثر ضعفا، وهم أطفالنا. ففي جيل واحد، خفضت الولايات المتحدة بشكل ملحوظ عدد وفيات الأطفال الناجمة عن حوادث المرور. واليوم، وصل هذا العدد إلى أقل مستوى له في التاريخ. والنهج الذي استخدمناه للمساعدة على حماية أطفالنا هو تجسيد لاستراتيجيتنا لسلامة حركة المرور. ففي عام ١٩٦٦، أنشأنا داخل الحكومة الوطنية وكالة واحدة تركز على سلامة حركة المرور، ومنحناها السلطة لكي تعمل وكرسنا لها مصدرا تمويليا لإنجاز المهمة. ولقد بدأت هذه المنظمة بجمع بيانات يعول عليها بشأن مدى سلامة أطفالنا وهم في المركبات. وسرعان ما توصلنا إلى حقيقة هامة جدا، وهي أن حوادث الطرق السريعة تقتل من الأطفال عددا أكبر من أي مرض.

وباستخدام هذه البيانات، استطعنا وضع نهج شامل لخفض وفيات الأطفال. فلقد صمم مهندسون سيارات تمتص الصدمات بشكل أفضل وتحمي الأطفال في حال وقوع

الصحة العالمية، السيد لي جونغ - ووك، بشأن حجم التحدي الذي نواجهه.

إن أكثر من مليون نفس بشرية تُزهق سنويا بسبب الاصطدامات الناجمة عن حركة المرور. ويعني هذا أن مليوناً من الأمهات والآباء، الشقيقات والأشقاء، الأزواج والزوجات لا يصلون إلى منازلهم. وما يفاقم الفاجعة هو حقيقة أنه يمكن تفادي العديد من هذه الوفيات.

والتكاليف هائلة على صعيد الأرواح البشرية والآلام والمعاناة، وأيضا على صعيد التكاليف الاقتصادية والفرص الضائعة. وتقدر الأمم المتحدة أن التكلفة الاقتصادية للإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق هي ٥١٨ بليون دولار سنويا. وتخيلوا الآلام والمعاناة الإضافية التي يمكن تخفيفها لو استطاعت دولنا بدلا من ذلك استثمار تلك الأموال الضائعة في التعليم والرعاية الصحية والتنمية الاقتصادية والنقل واحتياجات أخرى ملحة.

ولكن إن لم نفعل شيئا فسيلقى حتى المزيد من البشر حتفهم بلا داع. وتتوقع منظمة الصحة العالمية أنه بحلول عام ٢٠٢٠ ستحتل حوادث المرور الترتيب الثالث بين كل ما يسهم في العبء العالمي للأمراض - أي أكثر من الملاريا والسل وفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز.

ولكن رسالتي إلى الجمعية اليوم هي أننا لسنا بحاجة إلى قبول الموت ثمنا للتنقل - في أي مكان في العالم. ولقد أظهرت التجربة أن الزيادة في الحرية والإنتاجية التي يسببها النقل يتعين ألا تأتي على حساب سلامة مواطنينا. وفي منتصف الستينات، بدأت الولايات المتحدة بذل جهود مركزة لجعل السفر على الطرق أكثر أماناً. حينئذ، كان لدى بلدي معدل وفيات بلغ ٥,٥ وفاة لكل ١٠٠ مليون ميل تقطعها المركبات. ومنذ ذلك الحين، تغير الكثير. فلقد نما تعداد السكان في الولايات المتحدة بنسبة كبيرة، وازداد

أمريكا القوي ”بسلامة السير وبهدف إنقاذ عدد أكبر من الأرواح في جميع أنحاء العالم“.

لقد أزف وقت العمل الآن. والعناية الإلهية منحتنا فرصة لتغيير التاريخ. ولا توجد أزمة أخرى للصحة العامة تتضح إمكانية معالجتها بهذا القدر. ولا يوجد سبب آخر للموت يمكن منعه بنفس القدر، إذا اتحد زعماء العالم لتوعية كل منهم للآخر ولتوعية المواطنين عن كيفية وضع حد للوفيات التي لا داعي لها على طرفنا.

وتلك هي المهمة الملقة على عاتقنا جميعا. وإذا صممنا على إنجاز المهام الملقة على عاتقنا، سينجو الملايين في أسرتنا الدولية من الألم والعذاب، وذلك هدف يستحق أن نبذل جميع جهودنا لتحقيقه.

السيد توسومو (كازاخستان) (تكلم بالروسية):
أولا، أود أن أشكر الرئيس على عقد هذه الجلسة للجمعية العامة المكرسة لمسألة الأزمة العالمية المتمثلة في حوادث السير على الطرق. ولا يرقى أي شك إلى أهمية وإلحاح هذا المسعى، مع مراعاة أن الحوادث على الطرق أخذت تصبح سببا رئيسيا لموت البشر. ووفقا لتوقعات منظمة الصحة العالمية، يمكن أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث السير على الطرق بحلول عام ٢٠٢٠ تهديدا أكثر خطورة من الملاريا والسل والإيدز. ومما يبعث على قلق خاص تزايد ضحايا الحوادث على الطرق من صغار السن.

ويظهر تحليل الحالة أن حوادث السير على الطرق لا يقتصر تأثيرها المادي والنفسي على الضحايا فحسب، ولكنه يشمل أسرهم أيضا. وحوادث السير تأثير اجتماعي واقتصادي سلبي، ولا سيما على الصحة، وهي تستنزف الموارد من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية. ونظرا لنطاق الأزمة، نشعر أنه يجب أن تبذل الأمم المتحدة ووكالاتها وبرامجها المتخصصة جهودا لوضع سياسة شاملة في مجال

اصطدام. وصمموا مقاعد للسيارات، وقمنا بتوعية الآباء بأهمية استخدامها للحفاظ على سلامة أطفالهم، بدلا من السماح لهم بالجلوس في حجرهم، أو على أرض المركبة، أو في مؤخرة شاحنة صغيرة. ووضعنا معايير لمصنعي المركبات ومقاعد الأطفال، وأصدر مشرّعونا قوانين من أجل سلامة الركاب الأطفال لضمان حماية هذه الشريحة الضعيفة جدا من مجتمعنا. وأخيرا، ما فتئت وكالتنا لسلامة حركة المرور تعمل منذ ٣٠ عاما على تحسين خدمات الطوارئ الطبية والأنظمة الجراحية حتى يلقي ضحايا الاصطدامات الرعاية السليمة بعد حصول الحوادث.

ونحن نقر بأن الطابع الذي تتصف به مشاكل السلامة على الطرق يختلف من بلد إلى بلد، ولذلك يجب أيضا أن تكون حلولنا مختلفة. ولا يزال هناك الكثير الذي يمكن أن يتعلمه بعضنا من بعض. وآمل أملاً صادقا أن تكون جلسة اليوم بداية تعاون دولي عريض ومستمر يركز على جميع جوانب سلامة السير على الطرق: سلوك السائقين والركاب والمشاة؛ وسلامة المركبات؛ وبيئة الطرق.

إنني هنا اليوم لكي أعلن أن الولايات المتحدة مستعدة لأن تتشاطر خبرتها ودرايتها مع المجتمع العالمي، ولأن تتعلم بذاتها من أمم أخرى بينما نعمل معاً لمنع الوفيات والإصابات على الطرق. وسواصل العمل مع الأمم المتحدة، ولا سيما في إطار فريق العمل ١ و ٢٩ للجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل تبادل المعلومات عن أفضل الممارسات ووضع توصيات لاستراتيجية شاملة لمنع الإصابات على الطرق تعالج جوانب المركبات والسلوك البشري والهيكل الأساسية.

وفي رسالة وجهها رئيسنا، جورج دبليو بوش، إلى المجتمع الدولي بمناسبة يوم الصحة العالمي، أعرب عن التزام

في قانوننا المعني بالطرق وسلامة السير، الذي يضع المعايير القانونية لكفالة سلامة السير على الطرق.

ويضع القانون المعايير القانونية التي تنظم القضايا المتعلقة بسلامة الطرق. وهو يرسخ مبدأ إعطاء الأولوية لحياة وصحة المواطنين قبل الحتميات الاقتصادية لأنشطة الأعمال التجارية، وأيضا مسؤولية الدولة عن كفالة سلامة الطرق. ويحدد أيضا سلطات الحكومة وأجهزة الدولة، ويحدد مسؤوليات المشاركين في إدارة سلامة الطرق التي ترتبط أنشطتهم بمنظمات النقل والمرور.

وقد وضعت وأدجت ثلاثة برامج تنظم المرور وسلامة السير على الطرق منذ أن حصلنا على استقلالنا. وأنشأنا أيضا هيئات استشارية تقع على عاتقها مهمة إعداد اقتراحات في هذا المجال. ونحن طرف في اتفاقية الأمم المتحدة للسير على الطرق واتفاقيات أخرى في هذا المجال.

ونود أن نشير إلى أن أسلوب إدارتنا لسلامة السير على الطرق يفني بالمعايير الدولية، وأن البلدات الكبيرة في كازاخستان فيها نظم آلية لضبط السير. وهنا استخدمنا أحدث التقنيات. وفيما يتعلق بالتشريع الوطني، تعالج وزارة الداخلية لدينا قضية سلامة السير على الطرق وهي تطبق سياسة موحدة في الدولة.

وقد أقمنا في ٧ نيسان/أبريل الاحتفال التقليدي بيوم الصحة العالمي. وستتناول هذا العام مشكلات الإصابات الناجمة عن حوادث السير على الطرق. وتؤيد كازاخستان تماما نداء الأمين العام من أجل التعاون والوحدة الدوليين في هذه الحملة العالمية.

السيدة غونزاليز (كوستاريكا) (تكلمت بالإسبانية): يسرني أن أمثل بلدي في هذا المقام لأنكلم عن موضوع على هذه الدرجة من الحساسية في عالم اليوم. فالطرق مسرح دائم للموت، وهذا شيء يتعين علينا جميعاً

سلامة السير على الطرق. ونحن نتشاطر تماما الرأي القائل إنه يمكن لوكالات الأمم المتحدة أن تدرج سلامة السير على الطرق في استراتيجياتها في مجالات من قبيل التنمية المستدامة، والبيئة، وقضايا المرأة والسياسات المتعلقة بمصالح الأطفال، والمرأة والبيئة.

ونحن نشعر أيضا أنه ينبغي أن تصبح سلامة السير على الطرق مركز اهتمام البلدان التي تشكل طرقها جزءا من ممرات العبور الدولية. ولقد ركز تركيزا خاصا برنامج عمل ألماتي لتوسيع مجال التعاون فيما بين البلدان غير الساحلية وبلدان المرور العابر النامية على أن المشكلة الرئيسية لسلامة السير على الطرق هي عدم وجود معايير تقنية موحدة، ووجود خدمات تقنية ضعيفة. ونظرا لما تتصف به المشكلة من إلحاح شديد، تعتبر كازاخستان أن مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1، الذي قدمته عمان، يعزز سلامة السير على الطرق في جميع أنحاء العالم، مع تركيز خاص على الحاجة إلى تعزيز التعاون الدولي لدعم التدابير التي تتخذها البلدان النامية، ولا سيما البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية، لبناء قدراتها على توفير السلامة على الطرق. ومن الأهمية بمكان إعطاء منظمة الصحة العالمية دورا تنسيقيا في سياق الأمم المتحدة بشأن قضايا سلامة السير على الطرق، والتي سيتلقى عملها دعما من اللجان الإقليمية للأمم المتحدة.

وتقع كازاخستان في مركز القارة الأوروبية - الآسيوية. ويربو إجمالي طول طرقنا على ١٠٠ ٠٠٠ كيلومتر، منها ١٣ ٠٠٠ كيلومتر ذات أهمية دولية. ويعيش في أراضي كازاخستان ما يقرب من ١٥ مليون نسمة يستعملون أكثر من ١,٤ مليون سيارة. وتولي حكومة كازاخستان اهتماما ذا أولوية للأمور المتعلقة بسلامة السير على الطرق. وتكاد تكتمل التشريعات في مجال سلامة السير في الجمهورية. وقد ترسخت الأحكام الأساسية لنظام الدولة

بعد ذلك بستة أشهر لا غير قانوناً يجعل ربط حزام الأمان إلزامياً في كوستاريكا.

ومن دواعي سرور كوستاريكا أن تكون بين مقدمي مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1، الذي عرضته عمان، وذلك تحديداً لأننا نعتقد أن تلك من العناصر الرئيسية في منع الوفيات المستمرة على طرفنا. وترى كوستاريكا أن جميع الإجراءات المقترحة، والتي أجملت لتوي خطوطها العريضة، قد مكنتنا في مجرد عام واحد من منع ٥٠ وفاة مقارنة بالعام السابق. ومن ثم فقد حققنا خفضاً قدره نقطة واحدة في معدل الوفيات لكل ألف من السكان منذ بدء برنامجنا الوطني للسلامة على الطرق قبل حوالي عامين. ولدينا اعتقاد راسخ أن هذه المعركة تستحق ما يبذل فيها من جهد، ولا سبيل إلى كسبها إلا بجعلها إحدى الأولويات سواء بالنسبة للحكومة أو للمجتمع المدني.

السيد جانغ يشان (الصين) (تكلم بالصينية):
احتفالاً بيوم الصحة العالمي لهذا العام، أصدرت منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي التقرير العالمي المتعلق بمنع الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. ويغتنم الوفد الصيني هذه الفرصة كي يعرب لمنظمة الصحة العالمية، وللبنك الدولي، وللخبراء من عدد من البلدان عن شكره الخالص على إعداد هذا التقرير. ونرى أن التوصيات التي يشتمل عليها التقرير لإجراء التحسينات ستكون بالغة الفائدة لجميع الحكومات في مواصلة النهوض بالسلامة على الطرق.

إن الحالة الراهنة فيما يتعلق بالسلامة على الطرق في أنحاء العالم خطيرة للغاية. إذ يقدر عدد من يقتلون في حوادث الطرق كل عام على نطاق العالم بـ ١,٢ مليون شخص بينما يصاب ٥٠ مليوناً آخرين أو يتعرضون لإعاقات. ومحصلة ذلك خسارة اقتصادية مباشرة تتجاوز ٥٠٠ بليون دولار. ويتوقع أن يبلغ عدد القتلى في حوادث

تصحيحه. وقد برهنت كوستاريكا على التزامها السياسي الراسخ بالتصدي لمسألة السلامة على الطرق. ويتجلى هذا في برنامجنا الوطني لسلامة الطرق، الذي عمدنا من خلاله إلى معالجة هذا الأمر باتخاذ تدابير في ستة مجالات هي: الهياكل الأساسية، وشرطة المرور، والنظام التعليمي، وإجراءات تراخيص القيادة، وتعزيز التشريعات، وحملات الإعلام ذات الصلة.

أما فيما يتعلق بالهياكل الأساسية، فقد حددنا في بلدنا المشاريع التي تتجاهل السلامة على الطرق أو تخلو من أي محتوى يتعلق بها: اعتدنا مثلاً على بناء الطرق دون أن ندخل في تصميمها المعايير الضرورية لسلامة المرور عليها. وهذا الأمر آخذ في التغير في كوستاريكا الآن.

ثانياً، قمنا على مدى السنتين الماضيتين بإحداث تغيير كامل في الدور الذي تؤديه شرطة المرور، حيث كانت تقوم بالإشراف على نحو سلبي ولا يصدر عنها رد فعل إلا بعد وقوع الحوادث؛ ونعمل الآن على ضمان أن تبدأ في إظهار مزيد من النشاط في إشرافها. وأعتقد أن شرطتنا تدرك اليوم أن لها دوراً أساسياً تؤديه في منع وقوع الحوادث.

ثالثاً، لقد وقّع الرئيس باشيكو مرسوماً يدرج تعليم السلامة على الطرق ضمن المناهج المدرسية من رياض الأطفال إلى الجامعة.

وفيما يتعلق بالدورات الدراسية التي يجب الالتحاق بها للحصول على ترخيص بالقيادة، نعكف على تعديل كل من الاختبارات النظرية والعملية.

وأما بشأن الحملات الإعلامية، فاسمحوا لي بتسليط الضوء على الحملة التي شنّها بلدي بدعم من اتحاد السيارات الدولي منذ فترة لا تتجاوز ستة أشهر تحت شعار "من أجل الحب، اربط حزامك". وأدهشنا أن نجد مشرعينا يعتمدون

وفاة في العام، وبلغ متوسط الإصابات أكثر من ٥٠٠.٠٠٠ إصابة سنوياً اقترنت بها خسائر اقتصادية تبلغ حوالي ٣ بلايين يوان رينمينبي، أي ما يربو على ٣٠٠ مليون دولار. وتتمثل الأسباب الرئيسية لإصابات المرور في عدم الوعي بقواعد الأمان بين السائقين، وسوء أحوال الطرق والبيئة المرورية، وقصور مستويات الإدارة.

وتعلّق الحكومة الصينية أهمية كبيرة على عملها بشأن السلامة على الطرق. فقد أصدر الرئيس هو جينتاو ورئيس الوزراء وين جيا باو مراراً توجيهات رئيسية فيما يتعلق بالعمل في حزم على وقف الاتجاه نحو تزايد أعداد حوادث الطرق. كما أوضح مجلس الدولة أن من أهداف الحكومة خفض الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بدرجة ملموسة عن معدلها المرتفع حالياً، ومن ثم السيطرة عليها، وإحداث تناقص تدريجي فيها.

وبغية تحقيق ذلك الهدف، أنشأ مجلس الدولة العام الماضي آلية للمؤتمر المشترك بين الوزارات للسلامة على الطرق، مع وزارة الأمن العام بوصفها الوكالة الرائدة وبمشاركة ١٥ من الإدارات الحكومية من أجل تنسيق أنشطة السلامة على الطرق والتخطيط لها. وفي تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣، اعتمدت اللجنة الدائمة لمؤتمر الشعب الوطني في الصين قانوناً للسلامة على الطرق، هدفه الأساسي حماية سلامة الأشخاص. ومع المراعاة الكاملة للعديد من عوامل خطر المرور على الطرق، ينص ذلك القانون على التدابير القانونية الوقائية المختلفة، بما في ذلك على نحو خاص أحكام واضحة لسلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، من قبيل المشاة. وسيدخل ذلك القانون حيز النفاذ في ١ أيار/مايو. ونحن متأكدون أن القانون سيضطلع بدور هام في تحسين السلامة على الطرق وفي منع الإصابات الناجمة عن حركة المرور في الصين.

المرور ٢,٣٤ مليون شخص سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠، الأمر الذي يضعهم في المرتبة الثالثة بين أكبر العوامل التي تتحمل العبء الكلي للمرض والإصابة، حيث يزيدون بكثير على ضحايا الإصابة بالإيدز، والسل، والتهابات الجهاز التنفسي السفلي. ومن الجدير بالملاحظة أن ٩٠ في المائة من إصابات حوادث المرور تقع في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل، وهذا اتجاه ما زال مستمراً.

وتدل الحقائق المذكورة على أن إصابات المرور تشكل خطراً متزايداً على الصحة العامة. وما لم تتخذ إجراءات فعالة على الفور لاتقائه فإن هذه الإصابات ستترتب عليها عواقب اقتصادية واجتماعية أشد خطورة على جميع البلدان، ولا سيما عدد كبير من البلدان النامية.

وكما يبين التقرير العالمي عن منع إصابات المرور على الطرق فإن "السلامة على الطرق ليست من قبيل المصادفة". إذ يمكن التحكم في إصابات المرور ومنعها من خلال التحليل العقلاي واتخاذ التدابير المناسبة. وتقع على عاتق جميع الحكومات مسؤولية رئيسية في هذا الصدد؛ وفي الوقت ذاته، يجب على قطاعات الأعمال التجارية، والصحة، والتعليم، والإعلام والمنظمات غير الحكومية تجميع جهودها. ونحن نؤيد توثيق التعاون بين الجمعية العامة واللجان الاقتصادية والاجتماعية الإقليمية، ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي بهدف زيادة الاهتمام المكثّر لهذه المشكلة. ونرى أنه بتضافر جهود المجتمع الدولي يمكن بالتأكيد تحقيق الهدف المتمثل في الحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على نطاق العالم.

إن الصين بلد نام يبلغ عدد سكانه ١,٣ بليون نسمة. وهي تواجه حالة خطيرة فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. ففي الفترة من ٢٠٠١ إلى ٢٠٠٣، تجاوزت حصيلة الوفيات من جراء حوادث المرور في الصين ١٠٠.٠٠٠ حالة

القيادة الاستفزازية للمركبات. وكما يعلم الأعضاء، فقد جرى تناول هذه المشكلة خلال الأسبوع الرابع للسلامة على الطرق، الذي تم الاحتفال به في بلدان أوروبا بمبادرة من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في الفترة من ٥ إلى ١١ نيسان/أبريل، والحلقة الدراسية الخاصة التي عقدت في جنيف في إطار الأسبوع.

ويشكل السلوك الاستفزازي غير القانوني لسائقي المركبات السبب الأساسي للمعدل العالمي لوقوع الحوادث. وفي الاتحاد الروسي، ترتبط نسبة ٨٠ في المائة من حوادث المرور على الطرق بانتهاكات سائقي المركبات لقوانين المرور. وأكثر الانتهاكات الشائعة التي تسبب الحوادث هي، في جملة أمور، القيادة في حالة السكر، والسرعة والقيادة على الجانب المعاكس من الطريق. ونحن ننفهم بشكل كامل الطابع المأسوي للحالة ونرى أن حل الأزمة يكمن في اتخاذ نهج شامل حيال مشكلة وقوع الحوادث على الطرق، بما في ذلك تحسين تشريعات حركة المرور على الطرق، وتنفيذ القواعد الدولية ذات الصلة.

ويعمل الاتحاد الروسي حالياً على تحسين وتعزيز المساءلة القانونية على الانتهاكات الصريحة لحركة المرور، وهي تشكل السبب الرئيسي لحوادث المرور على الطرق التي توقع الموت والإصابة. ويسعى بلدي بشكل نشط إلى اتخاذ أكثر التدابير الفعالة لضمان أقصى تخفيض ممكن للخسائر الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن وقوع الحوادث. فعلى الصعيدين الاتحادي والإقليمي، تطور عددا من التدابير، بما في ذلك تنظيم نقل الركاب، وخاصة النقل الذي يشمل الأطفال؛ ومنع وقوع الإصابات الناجمة عن حركة المرور بالنسبة للأطفال الذين هم دون سن الدراسة؛ وتحسين التصميم والسلامة التشغيلية في النقل وفي تنظيم حركة المرور في المدن؛ وغير ذلك من الخطوات الهامة. ويجري إيلاء اهتمام خاص للبنية التحتية اللازمة لضمان سلامة المشاة.

السيد كيريانوف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): ما زالت الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ضمن أكثر المشاكل الاجتماعية - الاقتصادية إلحاحاً التي تواجه المجتمع العالمي. ويوضح تقرير الأمين العام "الأزمات العالمية للسلامة على الطرق" وتقرير منظمة الصحة العالمية توضيحاً كاملاً ما تتصف به المشكلة من إلحاح، كما يضع التقريران استراتيجيات لمشاركة جميع بلدان العالم في حل للأزمة.

وأحد المجالات الأكثر أهمية لوضع استراتيجية هو مشاركة هيكل الدولة - قبل كل شيء، حكومات بلداننا - في وضع وتنفيذ برامج وطنية للسلامة على الطرق، بمساعدة مالية من الدولة. وبطبيعة الحال، لا بد أن تأخذ هذه البرامج في الحسبان تجربة الحكومات في معالجة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

ويشاطر الاتحاد الروسي تمام المشاطرة الأمم المتحدة في قلقها حيال الأزمة العالمية لسلامة المرور على الطرق، حسبما هي مبنية في القرارين اللذين اتخذتا بتاريخ ٢٢ أيار/مايو و ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣. وللأسف، فإن الحالة المتعلقة بسلامة المرور على الطرق في الاتحاد الروسي ما زالت غير مؤاتية بشكل كبير. ففي عام ٢٠٠٣، كان هناك ٢٦٧ ٢٠٤ حادثاً على الطرق الروسية، قتل فيها ٦٠٠ ٣٥ وأصيب أكثر من ٢٤٤ ٠٠٠ شخص. علاوة على ذلك، لوحظ حصول زيادة في مؤشرات الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق لفترة أربعة أعوام على التوالي. ومنذ عام ٢٠٠٢، ازداد عدد الحوادث بنسبة ١٠,٨ في المائة، كما ازداد عدد الوفيات بنسبة ٧ في المائة وعدد الإصابات بنسبة ١٢,٧ في المائة.

وكما حصل في الماضي، يضطلع العامل البشري بدور رئيسي في الإصابات الناجمة عن حركة المرور، وخاصة

في الختام، أقدر تقديراً بالغاً عمل الفريق العامل المعني بالسلامة على الطريق التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا، والذي يمكن أن يكون بمثابة محفل عالمي في مجال السلامة على الطرق يساعدنا في ضمان أن مشروع القرار الذي سنعتمده في هذه الجلسة، والذي شاركنا في تقديمه، سيكون خطوة أخرى إلى الأمام لحل مشكلة تعتبر إحدى أكبر مشاكل الحضارة المعاصرة وتضر بأرواح وصحة المسافرين برأ.

السيدة الملا (الكويت) (تكلمت بالانكليزية):

سيدي الرئيس، يسعدني أن أراك هنا وليس على الطريق.

(تكلمت بالعربية)

يود وفد بلادي أن يعرب عن تقديره لوفد سلطنة عمان للجهود المميزة والفعالة التي بذلوها في مجال إبراز قضية حوادث الطرق كونها قضية ذات بُعد دولي أصبحت نتائجها السلبية معاناة حقيقية تقاس بأرواح البشر. وبالتالي فإن العمل على الاستفادة من منظومة الأمم المتحدة لتنسيق التعاون الدولي لوضع حد لآثار حوادث الطرق يتماشى تماماً مع الأهداف النبيلة التي أنشئت من أجلها هذه المنظمة. ومن هذا المنطلق قمنا بتبني مشروع القرار الذي قدمه مشكوراً معالي يوسف بن علوي بن عبد الله، الوزير المسؤول عن الشؤون الخارجية لسلطنة عمان الشقيقة.

لقد اطلع وفد بلادي منذ إدراج هذا البند على جدول أعمال الدورة السابعة والخمسين للجمعية العامة على كافة الإحصائيات المرعبة التي تم تداولها عند دراسة الآثار السلبية لحوادث الطرق، والتي وردت في تقرير الأمين العام الأخير بشأن هذا البند، ولا سيما تلك الأرقام التي تؤكد بأن عدد الأشخاص الذين لقوا حتفهم بسبب حوادث الطرق في العالم بأسره يقدر بأكثر من مليون شخص عام ٢٠٠٠، كما يتوقع أن يصل العدد إلى أكثر من ٨ ملايين حالة وفاة

ومع وضع أهمية تلك المشكلة نصب أعيننا، يجري اتخاذ عدد من التدابير في المدن والمناطق المتقدمة النمو بغية الفصل بين حركة المشاة وحركة المرور.

وضمن الأنشطة الرامية إلى تحسين السلامة الأساسية للمرور على الطرق، ينوي مجلس اتحاد الجمعية الاتحادية في الاتحاد الروسي عقد جلسات استماع برلمانية في حزيران/يونيه بشأن موضوع ترشيد القانون الأساسي على نحو أمثل لضمان سلامة المرور على الطرق في بلدنا. وتشمل النتائج الإيجابية التي أحرزت في ذلك المجال عدة تغييرات وإضافات في القواعد القانونية التي تحكم حركة المرور على الطرق، وفي المقام الأول قوانين حركة المرور في الاتحاد الروسي. وتستند تلك القواعد إلى الاتفاقيات والاتفاقات الدولية ذات الصلة وإلى التوصيات التي وضعتها لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا وفرقتها العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق.

ونود أيضاً أن نذكر أنه قد تم التوصل إلى مرحلة هامة فيما يتعلق بتحسين القواعد الدولية لسلامة المرور على الطرق، مع وضع مجموعة كبيرة من التعديلات لاتفاقيتي فيينا بشأن المرور على الطرق وبشأن لافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨، فضلاً عن الاتفاقات الأوروبية المكملة للاتفاقيتين التي أبرمتها الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق، بمشاركة وفد من الاتحاد الروسي. ويجري وضع نظام جديد لنظم ولافتات المرور لسلامة الأنفاق، وسنبدأ بإجراء اختبار وطني للقيادة النموذجية سييسر بشكل كبير حركة المرور الدولية. ونحن نرى أن أحد أهم ما جاءت به التعديلات من جديد هو إجراء تخفيض في المستوى المقبول لمعدل الكحول في الدم من ٠,٨ إلى ٠,٥ مليغرام/ملييلتر. وفي المستقبل القريب، سيقدم الاتحاد الروسي مجموعة ثابتة من التعديلات إلى الأمين العام.

كذلك عقدت سلسلة من الاجتماعات والندوات بشأن موضوع إصابات حوادث الطرق ومنها على سبيل المثال الندوة الأولى لسلامة الطرق في مسقط عام ١٩٩٢، وكذلك الاجتماع الذي عقد مؤخرا في دولة قطر والذي خصص لـ "حوادث الطرق وكوارثه"، والذي شارك فيه أكثر من ٦٠٠ باحث ومتخصص من كافة القطاعات. وإننا سنواصل العمل على المستويين الدولي والإقليمي لضمان خلق شبكة من الوعي والاهتمام الدولي للحد من مخاطر هذه القضية على حياة البشرية، خاصة وأنها أزمة سببها الرئيسي الإنسان نفسه، وبالتالي لا بد من معالجتها وتفادي آثارها التي تكون نتائجها إما الموت أو الإعاقة.

إن الكويت لا تعتبر هذه الإحصائيات مجرد أرقام تنشر بل سببا كافيا يدفعنا للاهتمام بهذه القضية على المستوى الدولي أسوة بالقضايا الأخرى التي تعتبر أحد الأسباب المؤدية إلى الوفاة، كما هو الحال بالنسبة للحروب والأمراض المعدية مثل الملاريا ونقص المناعة المكتسب (الإيدز)، خاصة وأن الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن الإعاقة التي تصيب الأفراد أصبحت ماثلة في مجتمعات الدول النامية والفقيرة، وبالتحديد في منطقة جنوب وشرق آسيا.

إن لغة الأرقام تؤكد بأن تكلفة معالجة آثار حوادث الطرق تصل إلى ٥١٨ مليارا سنويا. وبالتالي يصبح التعاون الدولي وتقديم المساعدة والدعم للدول النامية الأكثر تضررا من حوادث الطرق أمرا حتميا. ونشدد هنا على ضرورة وضع برامج وخطط دولية تهدف للتقليل من إصابات حوادث الطرق وخطط لا بد أن تأخذ بعين الاعتبار الوضع المالي للدول النامية بحيث لا تشكل هذه البرامج عبئا عليها، خطط تأخذ بالاعتبار أيضا الاختلاف في النظم والقوانين بين كل دولة.

عام ٢٠٢٠، وأن تكون حوادث الطرق السبب الثالث للوفاة في العالم.

إن الكويت تعاني مثل بقية أشقائها في دول مجلس التعاون الخليجي من الآثار السلبية لحوادث الطرق. وقد كشفت آخر الإحصائيات الرسمية التي نُشرت بمناسبة احتفال الكويت بيوم الصحة العالمي بأن الحوادث المرورية وصلت في عام ٢٠٠٢ إلى ما يقارب ٣٦ ٠٠٠ حادث مروري تسببت في وفاة ٣١٥ شخصا. وتزايد عدد الحوادث عام ٢٠٠٣ إلى ٤٥ ٠٠٠ حادث تسببت في وفاة ٣٧٢ شخصا، أغلبهم من الذكور ما بين سن ٢١ - ٤٠ عاما، وهو السن الحيوي للإنتاجية في أي مجتمع، الأمر الذي يضطرنا للعمل وتكثيف الجهود التي تبذل على المستوى الحكومي والشعبي لمنع تزايد حوادث الطرق. وإذ أذكر هذه الأرقام لا بد وأن نأخذ بعين الاعتبار أن التعداد البشري للكويت لا يزيد عن مليون نسمة.

على المستوى الإقليمي فإن دول مجلس التعاون الخليجي تمثل حوادث الطرق فيها "القاتل الأول"، حيث يتوفى شخص كل يومين تقريبا في بعض دول المنطقة بسبب الحوادث المرورية. ونظرا لذلك أعطت الكويت وأشقائها في مجلس التعاون قضية حوادث الطرق الاهتمام الكافي منذ فترة طويلة. ويتجلى ذلك في الاجتماعات الدورية التي تعقدتها إدارات المرور في دول مجلس التعاون الخليجي للتنسيق حول سبل الحد من إصابات الحوادث المرورية، وتخصيص أسبوع احتفالي كامل يعقد بشكل متزامن سنويا في دول المجلس تحت شعار "أسبوع المرور"، حيث يتم فيه عقد الندوات وإطلاق حملات التوعية الإعلامية المكثفة بشأن أهمية الالتزام بإجراءات السلامة لتفادي إصابات حوادث الطرق، وفرض قوانين جادة وملزمة تهدف إلى الحد من إصابات الحوادث المرورية التي تعتبر السبب الأول للوفاة.

الطرق كل عام بغية رفع الوعي. وفي العام الماضي، عقدت المنظمات غير الحكومية والمؤسسات المحلية دورات تدريبية لتجديد المعلومات لـ ٢٢ ٠٠٠ من سائقي المركبات الثقيلة في القطاع غير المنظم. وخصصت جوائز على مختلف المستويات للاعتراف بالإسهامات الهامة تجاه السلامة على الطرق.

وقد أبرزت الصلة بين الفقر والتخلف الإنمائي من ناحية والسلامة على الطرق من ناحية أخرى بوضوح شديد في تقرير الأمين العام (A/58/228) فضلا عن التقرير الذي صدر بمشاركة منظمة الصحة العالمية في ٧ نيسان/أبريل. وتشكل عوامل من قبيل تعرض السائقين للإرهاق، والتصميم القديم وغير السليم للمركبات، وعدم وضوح علامات تقاطع الطرق، والتدريب غير المرضي للسائقين، بعض العوامل الأكثر أهمية التي تسهم في وقوع الحوادث الناجمة عن حركة المرور. ويبين تقرير الأمين العام أن عددا من الاستراتيجيات والسياسات أسهمت في تحقيق حالات انخفاض كبيرة في حوادث المرور في البلدان المتقدمة النمو. ويستطرد التقرير ليقول، على نحو صائب جدا، إن تلك الاستراتيجيات لا يمكن ببساطة نقلها إلى البلدان النامية، أو تكرارها في هذه البلدان، بطريقة آلية محضة.

وفي رأينا، نظرا لهذا السيناريو، فإن حتمية زيادة التعاون الدولي لمساعدة البلدان النامية على المعالجة الفعالة لمسائل السلامة على الطرق أمر لا يمكن المبالغة في التشديد عليه. ونحن نقدر الجهود التي تبذل في هذا الصدد من خلال منظمة الصحة العالمية. ونود أيضا أن نقر بالعمل الذي تضطلع به اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، وخاصة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وقد وضعت هذه اللجنة، بالترافق مع عدد من المبادرات الأخرى، قاعدة بيانات تراكمية ومعدة بالحاسوب تتعلق بالحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق في آسيا والمحيط الهادئ. وترمي

وفي هذا السياق ترحب الكويت بالجهود التي تبذلها منظمة الصحة العالمية في مجال إبراز هذه القضية ولتسمية موضوع "الطرق الآمنة" موضوعا ليوم الصحة العالمي في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤. كذلك نشيد بمبادرة الحكومة الفرنسية ومنظمة الصحة العالمية التي أسفرت عن عقد المؤتمر الدولي لموضوع سلامة الطرق ومنع إصابات الحوادث بتاريخ ٧ نيسان/أبريل أيضا في باريس. وسوف يدرس وفد بلادي ما ورد من توصيات في التقرير الدولي الخاص بمنع إصابات الطرق الذي صدر عن هذا المؤتمر وتم توزيعه يوم أمس.

السيد غوبيناثان (الهند) (تكلم بالانكليزية): نشكر الرئيس بالنيابة ونائبة الأمين العام على ملاحظتهما الاستهلاكية. ونشيد أيضا بمنظمة الصحة العالمية على مساهمتها في هذه المناقشة، بما في ذلك عن طريق التقرير العالمي حول تجنب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ونعرب عن تقديرنا لوفد عمان على ثباته على المقصد وإدراج هذا البند في جدول أعمال الجمعية العامة وتسييل الأضواء عليه.

ونحن في الهند نعطي أهمية خاصة لمعالجة مشاكل سلامة الطرق وخفض العواقب السلبية لحوادث المرور. وقد كُلفت وزارة النقل والطرق بمسؤولية وضع سياسات سلامة الطرق. وتقوم الوزارة بجمع البيانات عن حوادث المرور وإعداد الخطط السنوية لسلامة الطرق. وتشمل المبادرات المختلفة التي يجري تنفيذها الحملات الإعلانية، وتقديم المنح إلى المنظمات غير الحكومية بغية تنظيم برامج السلامة على الطرق والتوعية، وإنشاء مشروع وطني لخدمات الإغاثة على طرق المرور السريع، وتنظيم دورات لتجديد المعلومات لسائقي المركبات الثقيلة، وإنشاء مدارس نموذجية للتدريب على قيادة المركبات. وتشمل الحملات الإعلانية طباعة الروزنامات وإذاعة الإعلانات عبر الإذاعة والتلفزيون ووسائل الإعلام الأخرى. وينظم أسبوع للسلامة على

بشأن هذه المسألة. كما أود أن أشكر حكومة عمان على تصدُّرها طرح هذا الموضوع على الجمعية العامة. وأعرب عن شكري أيضا لمعالي الممثل الدائم لعمان على عمله الشاق وصبره وقيادته خلال عملية صياغة مشروع القرار الوارد في الوثيقة A/58/L.60/Rev.1.

إن الحيلولة دون وقوع حوادث مرور ليست مسؤولية أحد بعينه. غير أنها مشكلة الجميع. وبالتالي، من أجل النجاح في مسعانا لجعل الطرق أكثر سلامة، هناك حاجة إلى بذل جهود منسقة وقطع التزامات على كلا المستويين المحلي والدولي.

وتقرير منظمة الصحة العالمية يحلل بشكل شامل مشاكل السلامة العالمية على الطرق ويقدم توصيات عملية ومرنة لتحسين السلامة على الطرق. وتتزامن تلك التوصيات مع معظم السياسات المتعددة القطاعات لتايلند في تناول مسائل السلامة على الطرق. وأود أن أشرك الجمعية في مضمون تلك السياسات، إذ أنها قد تكون ذات صلة بالجهود التي تضطلع بها الدول الأعضاء.

ومن الواضح الآن في العديد من البلدان، وخاصة البلدان النامية، أن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث النقل بالمركبات أدت إلى خسائر اجتماعية واقتصادية كبيرة. وتايلند ليست استثناء. وتشكل حوادث المرور إحدى أكبر ثلاث من مشاكل الصحة العامة في تايلند. وفي عام ٢٠٠٢، بلغت الخسائر الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن وفيات وإصابات وسائل النقل بالمركبات في تايلند ٢,١٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للبلد. وفي ذلك العام، تسببت حوادث المرور في أكثر من ١٣ ٠٠٠ وفاة وأكثر من مليون إصابة. وتعرض عدة آلاف من الضحايا للإعاقة وفقدوا أسباب معيشتهم. وكان ثلاثة أرباع الضحايا من راكبي الدراجات النارية، وبلغ متوسط الوفيات حالي وفاة في

قاعدة البيانات تلك، مع برامجها السهلة الاستعمال، إلى تحسين السلامة على الطرق بتوفير أداة للمدراء وصانعي السياسات بغية تحليل حالة السلامة مقارنة مع الحالة في البلدان الأخرى. وتساعد تلك البرامج أيضا في وضع الاستراتيجيات السليمة والأهداف الواقعية وفي رصد فعالية خطط العمل الوطنية للسلامة على الطرق. ونشعر بالسرور إذ أن الهند اقترحت تلك المبادرة لبرنامج عمل الدورة الأولى ذاتها للجنة النقل والاتصالات والسياحة وتطوير البنى التحتية التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وتتعاون مع اللجنة بشأن إنشاء مشروع رائد في الهند لوضع قاعدة بيانات وطنية للحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق. ويجري تمويل هذا المشروع من حكومة الهند.

وبالرغم من المبادرات الجارية بالفعل، فإن هناك نطاقا للمزيد من التعاون الدولي. ونحن نرى أن هذا التعاون بحاجة إلى أن يتجاوز إنشاء الأجهزة الدولية أو إضفاء الطابع العالمي على المعايير التي ربما وضعت في المنطقة. ويسرنا أن مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1، الذي سننعمده اليوم ونشعر بالامتنان لأننا من مقدميه، يسلم بأهمية دعم جهود البلدان النامية لبناء القدرات في ميدان السلامة على الطرق وأهمية توفير الدعم المالي والتقني لهذه الجهود. ونتطلع إلى الوفاء الفعال بذلك الالتزام.

السيدة لاوفان (تايلند) (تكلمت بالانكليزية): أود

أن أستهل بياني بضم صوتي إلى أصوات الممثلين الذين تكلموا قبلي في الإعراب عن تقديرنا لكم، سيدي، وللأمين العام وللمدير العام لمنظمة الصحة العالمية على تشاؤركم معنا أفكاركم ورؤاكم بشأن مسائل السلامة العالمية على الطرق. وأود أن أشيد بحكومة فرنسا ومنظمة الصحة العالمية وبالبنك الدولي على مبادرتها الأسبوع الماضي بإعداد وإصدار التقرير العالمي المتعلق بالحيلولة دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور بغية تعزيز ما تمس الحاجة إليه من الوعي

وبغية استكمال تلك المبادرات، سنّت تشريعات لزيادة الغرامات والعقوبات على انتهاكات حركة المرور. واعتمدت سياسة لتأكيد الإنفاذ القوي والعاجل للقوانين في نفس الوقت. وأفراد الشرطة في جميع أنحاء تايلند الآن مزودون بأجهزة لقياس درجة تسمم الدم بالكحول. ويقتضى الآن من راكبي الدراجات النارية استخدام خوذة السلامة، كما يطلب من راكبي السيارات استخدام أحزمة السلامة في كل الأوقات. وثمة متطوعون من المجتمعات المحلية يساعدون الآن شرطة المرور في وضع نقاط تفتيش عشوائية على طرق المرور السريع الرئيسية وطرق النقل السريع والطرق المحلية للكشف عن الانتهاكات. وأي سائق لديه زيادة في درجة تسمم الدم بالكحول يغرم ويحتجز فوراً قبل استدعائه إلى المحكمة لفرض عقوبات عليه وتأدية خدمات اجتماعية. أما راكبو الدراجات النارية الذين لا يستخدمون خوذة السلامة فإنهم ينالون قسائم مخالفات في الموقع.

وإلى جانب القواعد والنظم التي تحكم مستخدمي الدراجات النارية، فقد درست الحكومة أيضاً المسائل الأخرى المرتبطة بالسلامة على الطرق في محاولة للتصدي لهذه المشاكل بطريقة متكاملة. فمالياً، نحاول أن نعبئ المزيد من الموارد المالية لدعم مبادرات السلامة على الطرق من خلال إنشاء صندوق للسلامة على الطرق. وبالنسبة لجمع البيانات، تقوم الحكومة بزيادة أنظمة رصد الإصابات والحوادث بغية جمع بيانات موحدة وموثوق بها للحوادث للتخطيط في المستقبل. وبالنسبة للبنية التحتية، فإن مختلف الوكالات الحكومية تجري تحسيناً في السلامة على الطرق بزيادة تعزيز سلامة الطرق والتخطيط لها، والتقليل من الأماكن الخطرة، وتحسين أحوال الطرق بتحسين الإنارة في الأماكن المظلمة وتركيب المزيد من إشارات المرور، وما يشمل استخداماً أكبر لمناطق الراحة بتحسين المرافق وتقديم الخدمات. ومن خلال التعليم، تقوم الحكومة بغرس

الساعة تقريباً. وإذ أدركت الحكومة بشكل كامل حجم المشكلة وأثرها، فقد وضعت تخفيض الحوادث الناجمة عن إصابات حركة المرور على الطرق في قمة جدول أعمالها الوطني. ومنذ عام ٢٠٠٢، شددت الحكومة على الحاجة الماسة إلى وضع سياسات منتظمة لمعالجة مشاكل السلامة على الطرق على جميع الصعد: المحلية والبلدية وعلى صعيد المقاطعات والصعيد الوطني. وأدركت الحكومة أنه، أولاً وقبل كل شيء، هناك حاجة إلى وجود التزام سياسي وإنفاذ مستمر وصارم لقوانين حركة المرور على مستوى المقاطعات وعلى المستوى الوطني بغية أن تبرز المبادرات المتصلة بالسلامة على الطرق النتائج المرجوة.

وفي عام ٢٠٠٣، أنشأت الحكومة مركز عمليات السلامة على الطرق، ليكون الوكالة الرائدة في تنسيق جهود مختلف القطاعات في البلد في تصميم وتنفيذ خطط عمل متعددة القطاعات ومتكاملة ومنتظمة من شأنها أن تعالج على نحو فعال مشاكل السلامة على الطرق في الدولة. ويحظى المركز، الذي يرأسه نائب رئيس الوزراء، بسلطة وقيادة وافيتين لإعداد خطة عمل لتعبئة الموارد ولتشجيع التعاون من الوكالات الحكومية والمنظمات الخاصة والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني. وتمكن المركز من إنشاء عدة مبادرات ترمي إلى تخفيض وقوع الحوادث وتحسين السلامة على الطرق: إذ بدأ حملة "لا تشرب الخمر وتقود سيارة" لتنبه السائقين وراكبي الدراجات وغيرهم من مستخدمي الطرق لمخاطر شرب الخمر والقيادة؛ ومطالبة سائقي الدراجات باستخدام خوذة السلامة واستعمال الأنوار الأمامية خلال ساعات النهار لزيادة مدى رؤية راكبي الدراجات لهم؛ وفرض استخدام أحزمة السلامة؛ وإنفاذ التقييد بالسرعة المحددة وتحسين أحوال الطرق وتشجيع استخدام مناطق الراحة لضمان توفير قدر أكبر من السلامة على الطرق.

هذه المشاكل، بالاستفادة من توصيات تقرير الأمين العام ومنظمة الصحة العالمية بوصفها مبادئ توجيهية أساسية. ويود وفدي أيضا أن يناشد البلدان التي تمتلك الخبرة بشأن السلامة على الطرق أن تشاطر البلدان الأخرى أفضل ممارساتها ومعرفتها بغية استكمال مساعيها.

وفي نفس الوقت، يود وفدي أن يبحث منظومة الأمم المتحدة، بما فيها منظمة الصحة العالمية وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة على تعزيز دعمها للدول الأعضاء التي تحتاج إلى المساعدة في تنفيذ مبادراتها. ويؤمن وفدي بشدة بأننا يمكننا معاً، مع التزام جميع الدول الأعضاء والمجتمع الدولي بأسره، أن نسعى جاهدين لجعل طرقنا أكثر سلامة وأن نزيد إلى أقصى حد فوائد النقل البري لجميع البلدان والشعوب.

السيد أبو الغيث (مصر): يتقدم وفد مصر بالشكر إلى سلطنة عمان ووزير خارجيتها ووفدها لدى الأمم المتحدة على جهودهم الدؤوبة الرامية إلى حشد الدعم الدولي لتناول قضية أزمة السلامة على الطرق.

إن مصر قامت بتبني مشروع القرار المعروض علينا إدراكاً منها للأهمية المتزايدة لضرورة المعالجة المتكاملة لقضية تحقيق السلامة على الطرق والعمل على مواجهة النزيف المستمر لحوادث المرور، خاصة في ضوء ما تسفر عنه هذه الحوادث من استنزاف مستمر للقدرات البشرية والإنتاجية لدول العالم، وبشكل أكثر تحديداً للدول النامية التي تعد في أمس الحاجة إلى استغلال كل مصادر طاقتها البشرية والاقتصادية للتغلب على تحدي التنمية.

ومصر تشارك دول العالم في معاناتها من جراء أزمة السلامة على الطرق وما تسفر عنه من آلام ومآس بشرية، وتتكبد مثل غيرها من الدول الخسائر البشرية في الأرواح والخسائر الاقتصادية من خلال فقدان أفراد من مجتمعها،

عادات القيادة والنقل الآمنين في الأطفال والمراهقين، الذين يشكلون أكثر المعرضين لخطر حوادث المرور. وبالنسبة للعلاقات العامة، تحاول الحكومة زيادة الوعي العام بأهمية ممارسات القيادة الآمنة ومعايير سلامة المركبات، بينما تعزز موقفاً ملائماً على جميع الطرق. أحياناً وليس آخراً، تشارك قطاعاتنا الخاصة بنشاط في تعزيز حملات السلامة على الطرق مثل الحملات بشأن عدم استخدام الهاتف الخليوي أثناء القيادة وتوفير حوز السلامة بجانبنا مع شراء الدراجات النارية.

لقد بدأ مركز عمليات السلامة على الطرق يزاول أعماله منذ فترة تقل عن عامين. مع ذلك فإن النتائج المحرزة حتى الآن مشجعة. ويزداد الوعي العام بأهمية الممارسات الآمنة في قيادة المركبات واستخدام الدراجات، كما هو مبين في العدد المنخفض لحوادث المرور في حالة السكر المسجلة في المناطق الحضرية الكبيرة وفي العدد المنخفض لمستخدمي الدراجات النارية الذين حُكم عليهم بدفع غرامات لعدم استعمالهم حوز السلامة.

ودعماً للجهود التي تبذل على الصعيد العالمي، خصصت الحكومة عام ٢٠٠٤ سنة دولية للسلامة على الطرق بغية استكمال الحملة العالمية للسلامة على الطرق التي أطلقتها منظمة الصحة العالمية. ونظراً لأن الطرق تظل بمثابة صلة اقتصادية واجتماعية بين الناس، فإن تايلند مستمرة في بذل أقصى ما في وسعها لتحسين السلامة على الطرق في تايلند. وسيسرنا جداً أن نشاطر البلدان المعنية بمبادراتنا للسلامة على الطرق ونتائجها.

وكما ذكر الأمين العام والمدير العام لمنظمة الصحة العالمية بشكل واضح، يمكن بالتعاون الوثيق من جميع القطاعات ذات الصلة، منع وقوع حوادث المرور. وبالتالي، يود وفدي أن يشجع الدول الأعضاء على حشد أفضل جهودها في تقييم مشاكل سلامة الطرق الوطنية ومعالجة

للجمعية العامة، عرضاً للمجالات التي يمكن من خلالها تقديم الدعم للدول النامية، التي تعد الدول الأكثر تضرراً، مثلما سبق أن أوضحت، من جراء أزمة السلامة على الطرق، وبما يساهم في الجهود الدولية للوصول إلى تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

السيد شودري (بنغلاديش) (تكلم بالانكليزية):

بينما نتكلم اليوم، تتسبب حوادث المرور بـ ٣٠٠٠ حالة وفاة. وهناك ١٠٠٠٠٠ شخص آخر يصابون بجراح. وتلك الأرقام المرتفعة بشكل مذهل للخسائر تساوي تقريباً الخسائر الناجمة عن الصراعات العالمية وفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز والألغام المضادة للأفراد وغيرها من شواغل الصحة العامة العالمية الرئيسة الأخرى.

وفي أكثر الحالات لا تجذب حوادث المرور الكثير من اهتمام وسائل الإعلام، ولكن أثرها على المجتمع يمكن أن يكون ضاراً بنفس القدر تماماً. ومن بين هذه الإصابات تقع ٩٠ في المائة - وستظل تقع - في البلدان النامية. والقتلى والمصابون في أكثر الحالات هم من الشباب، في سنوات الإنتاج، مما يترك أسرهم محرومة اقتصادياً ومتضررة. والمنذر بالخطر هو أن الاتجاهات الحالية إذا استمرت، فإن تلك الأعداد ستزيد بنسبة ٦٥ في المائة خلال الأعوام الـ ١٥ القادمة، مما قد يجعل حوادث المرور على قمة الشواغل القليلة للصحة العامة العالمية. والافتقار إلى بيانات موثوقة ودقيقة بشأن إصابات حركة المرور على الطرق يزيد من صعوبة تقدير المدى الحقيقي للخسائر البشرية والاجتماعية - الاقتصادية على السواء.

والشيء المشجع أن معظم هذه الخسائر المأساوية يمكن أن تمنع وأن تخفض بقدر كبير إذا ما عولجت أسبابها الأساسية بفعالية وعمل جماعي. والمطلوب هو القيام عاجلاً بحملة توعية جماهيرية بشأن خطورة المشكلة العالمية المتمثلة

يساهمون في تدميره، إضافة إلى ما تتسبب فيه حوادث المرور من تحمل لنفقات طائلة لتوفير العلاج واستنزاف لقدراتها الإنتاجية. وقد قامت مصر منذ سنوات بوضع وتنفيذ عدد من السياسات الهادفة إلى محاولة التصدي لهذه الأزمة، تشارك في تنفيذها مختلف الجهات الحكومية بالدولة. كما يقوم المجتمع المدني في مصر من خلال عدد من الجمعيات الأهلية بدور هام في محاولة التصدي لمشكلة السلامة على الطرق، من خلال القيام بحملات التوعية وتقديم الدعم والمساعدة للأفراد والأسر التي تتأثر من حرائها.

إن مشروع القرار المعروض على الجمعية العامة اليوم يضع رؤية محددة حول أهمية تحقيق ودعم التعاون الدولي من أجل التصدي لأزمة السلامة على الطرق. وفي هذا الصدد، ترحب مصر بما يتضمنه مشروع القرار من دعوة منظمة الصحة العالمية إلى تولي مهمة تنسيق الجهود الدولية في إطار منظومة الأمم المتحدة، وبشكل خاص بالاستناد إلى الخبرات والجهود التي تتم على المستوى الإقليمي من خلال اللجان الاقتصادية الإقليمية التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي بالأمم المتحدة. وفي الوقت ذاته، فإن مبادرة منظمة الصحة العالمية بإصدار تقريرها الهام المتعلق بالحوادث دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، بما يتضمنه من بيانات ومؤشرات، إنما تساهم في توضيح أبعاد هذه الأزمة العالمية وتبرهن على وجود حاجة ماسة إلى تضافر جميع الجهود الدولية للتصدي لأزمة السلامة على الطرق. وهذه الجهود يجب ألا تقتصر على منظمة الصحة العالمية واللجان الاقتصادية الإقليمية، بل يتعين أن تشارك فيها مختلف المنظمات والمؤسسات الدولية والإقليمية ذات الصلة. كما أن هناك دوراً محورياً وهاماً يتعين على القطاع الخاص أن يضطلع به في هذا الصدد.

وتدعو مصر الأمانة العامة إلى أن تقوم بتضمين تقرير الأمين العام، الذي سيعرض على الدورة الستين

والقطاع الخاص. ونسعى إلى الحصول على الدعم من الأصدقاء والمؤسسات العالمية في هذا الجهد.

وبروح المسؤولية الخاصة هذه انضمت بنغلاديش إلى قائمة مقدمي مشروع القرار A/58/L.16/Rev.1 بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ونعرب عن عميق تقديرنا للممثل الدائم لعمان ووفدها على جهودهم التي لم تكن في التفاوض لتحقيق توافق الآراء بشأن هذا النص، الذي يحظى بتأييد شامل. ومنظمة الصحة العالمية والبنك الدولي يستحقان أيضا ثناء عاليا على نهجهما المؤسسي المبادر إزاء الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، بما في ذلك إصدار أول تقرير عالمي بشأن منع إصابات حركة المرور، وعلى الاحتفال بيوم الصحة العالمي هذه السنة بفكرة "السلامة على الطرق". ولا شيء أنسب من ذلك.

حقا إن الوقت قد حان الآن للعمل على تنفيذ التوصيات الرئيسية الواردة في التقرير، ولا سيما نهج المنظومات إزاء خمس مجالات بالغة الأهمية لتنفيذ الأنشطة الفعالة لجعل الطرق أكثر سلامة. وتقليل المخاطر إلى أدنى حد وزيادة السلامة إلى أقصى حد أمر أساسي. وبينما تنمي البلدان عزيمة قوية وحركات وطنية جيدة التنظيم للتوعية الاجتماعية للحيلولة دون أن تصبح طرقنا فخاخا للموت، يجب تيسير المساعدة المالية والتقنية المناسبة لتنفيذ تلك القدرات في مجال السلامة على الطرق. وتولي بنغلاديش أيضا أهمية كبيرة لتشاطر أفضل الممارسات المتعلقة بالسلامة على الطرق بين الدول الأعضاء في إطار منظومة الأمم المتحدة من خلال نشر وإدارة المعرفة باستخدام لجان الأمم المتحدة الإقليمية، وإدارة الإعلام التابعة للأمم المتحدة ومنظمة الصحة العالمية. ونحن بوصفنا عضوا في المجلس الاقتصادي والاجتماعي ورئيسا للجنة الإعلام، سنبدل قصارى ما في وسعنا لتحقيق هذه الأهداف. إن مشاركة وسائط الإعلام والمجتمع المدني والقطاع الخاص والعمل

في سلامة الطرق على الصعيدين الوطني والدولي. ومن المستحسن تماما وجود شراكة حقيقية بين جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك الحكومات والمنظمات العالمية والإقليمية والمجتمعات المدنية والقطاعات الخاصة والجماعة الدولية المانحة بغية التمكن من مواجهة التحديات بشكل تضامني.

وبنغلاديش، بوصفها بلداً نامياً ذا كثافة سكانية عالية في غمرة تحول اجتماعي كبير، قد حددت منذ أمد طويل مشكلة سلامة الطرق ووضعيتها ضمن شواغلها الوطنية الرئيسية المتعلقة بالسلامة العامة. إن الأعداد الكبيرة من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق كل سنة تسبب لنا معاناة إنسانية لا يمكن التواؤم معها وخسارة لا تعوض في الأرواح والموارد. وأحدث تحرك المجتمع المدني تحركاً قويا ومنتظما، تحت شعار "نطالب بالسلامة على الطرق" وصدور بيان بعنوان "يجب أن تكون الطرق مأمونة وألا تكون فخاخا للموت"، توعية جماهيرية ودعم كبيرين لحركتنا الوطنية للسلامة على الطرق. وتبذل الحكومة كل جهد للملكية وتنفيذ السياسات والبرامج الوطنية للسلامة على الطرق.

ونحن في بنغلاديش نحتفل بيوم ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر، اليوم السابق ليوم الأمم المتحدة، باعتباره اليوم الوطني للسلامة على الطرق. وفي ذلك اليوم نعيد تأكيد عزمنا الوطني على حماية أكبر عدد ممكن من الأرواح من العواقب المأساوية لحوادث الطرق، ونقوم ببرامج توعية تشمل كل البلد. وتشمل تلك البرامج جمع تبرعات الدم، وتنظيم حلقات دراسية واجتماعات حاشدة، وتوزيع مطبوعات على المواطنين لتشجيعهم على ممارسة مزيد من المسؤولية المدنية ومراعاة تدابير السلامة على الطرق. ورغم محدودية مواردنا وقدراتنا المؤسسية، ننوي المضي بهذه الحركة الاجتماعية إلى الصعيدين الإقليمي والعالمي من خلال المنظمات الحكومية وغير الحكومية، وشراكات المجتمع المدني

خلال السنوات الثماني المقبلة. ومن عام ١٩٨٠ إلى عام ١٩٨٩ كان معدل الوفيات ٣,١٠ من بين كل ١٠٠ ٠٠٠ من السكان، ولكن في الفترة من عام ١٩٩٠ إلى عام ٢٠٠٠ انخفض ذلك المعدل إلى ٧,٨.

وسيكون تركيز الخطة الجديدة لسلامة حركة المرور منصباً على زيادة الأمان في السرعة؛ واستخدام أجهزة الأمان، مثل أحزمة المقاعد ومقاعد السلامة للأطفال؛ وزيادة أمان السائقين بتحسين التعليم والاختبارات؛ ومنع القيادة تحت تأثير الكحول، والمخدرات والإرهاق؛ وتحسين سلامة الطرق وبيئتها؛ وتعزيز دوريات الشرطة وفعالية نظام العدالة في التعامل مع مخالفات قانون حركة المرور.

وقد وجدت دراسة نشرت في آيسلندا بمناسبة يوم الصحة العالمي في ٧ نيسان/أبريل، أنه على الرغم من أن الطرق والقيادة أصبحت أكثر سلامة، فإن المخاطر الرئيسية الثلاث للسلامة على الطرق هي السرعة والقيادة في حالة السكر وعدم استخدام أحزمة المقاعد. ولكن هذه المخاطر تقع إلى حد كبير في نطاق مسؤولية الأفراد المعنيين وفي نطاق سيطرتهم.

ويُعتقد أنه إذا ما راعى كل السائقين في آيسلندا حدود السرعة، فإن الحوادث المميتة ستتناقص بنسبة ٣٥ إلى ٤٠ في المائة. وقد ثبت أيضاً في السنوات من ١٩٩٨ إلى ٢٠٠٠، أن ٤٦ في المائة من الأشخاص الذين ماتوا في حوادث الحركة في آيسلندا لم يستخدموا أحزمة المقاعد. وكان من الممكن للعديد منهم أن ينقذوا أرواحهم باستخدامها. ولا تزال القيادة تحت تأثير الكحول تمثل مشكلة، ولكن التركيز ينصب هنا على تدابير الوقاية. وتشير الدراسات الاستقصائية إلى أنه أحرز بعض التقدم.

وفي آيسلندا كان التعاون الجيد بين كل الأطراف المعنية أساسياً في تحقيق النجاح في تحسين سلامة حركة

المتربط فيما بينها لهما أهمية قصوى، لأن الحكومات وحدها لا تستطيع تحقيق تلك الأهداف.

أخيراً وليس آخراً، تدعو بنغلاديش جميع الدول الأعضاء والأمانة العامة إلى النظر في أن تعلن الأمم المتحدة يوماً دولياً تحتفل به شعوب العالم باعتباره يوماً للسلامة العالمية على الطرق. ونحن نؤمن إيماناً قوياً بأن هذا اليوم من شأنه أن يرفع مستوى الوعي بين طائفة واسعة من الأطراف الفاعلة والقطاعات بشأن المستوى المطلوب من مشاركتها. ونقترح يوم ٢٢ تشرين الأول/أكتوبر في هذا الصدد.

فهيا إلى العمل، معاً، بانسجام وعلى نحو متواصل لتطوير استراتيجيات الصحة العامة والتنمية للتقليل إلى أدنى حد من وبال حوادث الطرق. ولنستوثق من أن تلك الاستراتيجيات تدعم بعضها بعضاً، وتجعلنا أقرب إلى تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية.

السيد هانسن (آيسلندا) (تكلم بالانكليزية): في حين أن سلامة حركة المرور على الطرق ينبغي أن تعالج في المقام الأول على الصعيد الوطني والإقليمي، فإنها ينبغي أيضاً أن تعالج بوضوح على الصعيد الدولي، ويستحسن أن يكون ذلك في إطار منظومة الأمم المتحدة. ولذلك أود، في البداية، أن أعرب عن دعم آيسلندا المستمر للمبادرة العمانية الجديدة بالثناء وأن أشكر وفد عمان على استرعاء انتباهنا إلى هذا الموضوع الهام.

لقد نشرت الحكومة الآيسلندية مؤخراً خطة لسلامة حركة المرور حتى عام ٢٠١٢. والهدف الرئيسي من الخطة جعل آيسلندا مجتمعاً نموذجياً في سلامة حركة المرور على الطرق ورفع مستوى الوعي بين الجمهور بأن حادثة واحدة تعني حوادث كثيرة. وقد حققنا بالفعل انخفاضاً في عدد الحوادث المميتة وغيرها من الحوادث الخطيرة، ولكن هدفنا إحداث مزيد من التخفيض لهذه الحوادث بنسبة ٤٠ في المائة

(A/58/L.60/Rev.1)، الذي أثنى بأنه سيوفر خطة مشتركة يمكن أن تقنع جميع الدول الأعضاء بتخفيض عدد حوادث الطرق.

ووفقا للإحصائيات التي نشرتها الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، وهي برنامج ابتدره البنك الدولي، يُقتل حوالي ١,٢ مليون شخص سنويا في حوادث الطرق؛ وتقع أغلب هذه الحوادث في البلدان النامية. فنصيب البلدان النامية من الوفيات يبلغ نسبة هائلة تمثل في ٨٦ في المائة، بينما لا يبلغ عدد السيارات فيها سوى ٤٠ في المائة من السيارات في العالم. وذلك يشكل عبئا ماليا يبلغ أكثر من ٦٠ بليون دولار في العام - وهو مبلغ يفوق كل التدفق السنوي للمساعدة الإنمائية الرسمية إلى هذه البلدان. وهو أيضا يزيد من الضغط الشديد الواقع على المرافق والمؤسسات الطبية ويستهلك الموارد المالية التي تهمس الحاجة إليها، والتي يمكن أن تستخدم بشكل مفيد في مجالات أخرى من عملية التنمية.

وتُظهر دراسة استقصائية أجرتها مؤخرا منظمة الصحة العالمية في البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة أن حوادث الطرق هي السبب الرئيسي الثاني لوفيات الأفراد البالغة أعمارهم ما بين ٥ سنوات و ٢٩ سنة وهي السبب الرئيسي الثالث لوفيات الأفراد البالغة أعمارهم ما بين ٣٠ سنة و ٤٤ سنة. والفئة الأخيرة تسهم إسهاما نشطا في الاقتصاد الوطني، وموت هؤلاء الأفراد يسفر عن خسائر في دخل أسرهم وخسائر في المهارات والعمل لسوق العمل الوطني. ويتنبأ تقرير منظمة الصحة العالمية بأن تكون هناك زيادة بنسبة ٨٠ في المائة في الوفيات الناتجة عن حوادث الحركة في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط بحلول سنة ٢٠٢٠ إذا لم تتخذ إجراءات وقائية عاجلة.

المروور على الطرق، وقمنا بالعديد من الحملات على مرّ السنين لإشراك الجمهور وزيادة الوعي وسطه. والدراسة التي أصدرت في يوم الصحة العالمي أعدتها لجنة تتألف من ممثلين من كل قطاعات المجتمع، بما في ذلك الحكومة، والبلديات، والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص. وأظهرت الدراسة أن مخالفات قانون حركة المرور تشكل ٧٢ في المائة من جميع مخالفات القانون المسجلة في البلد، بتكلفة هائلة للمجتمع بشريا وماليا.

وتلك الآثار السلبية على مجتمعاتنا هي التي تجعلنا جميعا نهتم أيضا بمعالجة هذه المشكلة على الصعيد العالمي. وفي السنوات الأخيرة زادت البحوث المتعلقة بحركة المرور، فنأمل أن يؤدي ذلك إلى مزيد من المعرفة لتحسين سلامة حركة المرور على نطاق العالم. ونحن بدورنا مستعدون لتشاطر خبراتنا مع البلدان الأخرى.

السيد سافوا (فيجي) (تكلم بالانكليزية): يعرب

وفدي عن امتنانه للأمين العام على تقريره بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق (A/58/228). ويمثل التقرير صورة عامة ممتازة للأزمة الإنسانية التي تؤثر على أرواح الأفراد والجماعات على الصعيد العالمي. ونود أيضا أن نشكر السيد لي جونغ - ووك، المدير العام لمنظمة الصحة العالمية، على بيانه بشأن موضوع السلامة على الطرق، الذي قدمه كجزء من الاحتفال بيوم الصحة العالمي في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤. ويعرب وفدي عن جزيل شكره أيضا لمنظمة الصحة العالمية على إدراج موضوع السلامة على الطرق كجزء من يوم الصحة العالمي، في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤. وهذه دلالة واضحة على أن السلامة على الطرق ليست شاغلا سياسيا واجتماعيا فحسب، ولكنها، وبشكل أكثر أهمية، مسألة تتعلق بالصحة والسلامة العامتين أيضا. ونود أن نعرب كذلك عن تقديرنا للممثل الدائم لعمان على مبادرته بتقديم وتهديب مشروع القرار المتعلق بالسلامة العالمية على الطرق

وهذا الانخفاض في اتجاه إحصائيات الحوادث يعكس جهود المجلس الوطني للسلامة على الطرق في فيجي الرامية إلى خفض أعداد الحوادث. وتشمل تلك الجهود المبادرة بتنظيم حملات للتوعية في أرجاء البلد لتعزيز السلامة على الطرق لجميع مستخدمي الطرق وللأطفال على وجه الخصوص. وتوعية مستخدمي الطرق ظلت السمة المميزة للمجلس في المناطق الحضرية والريفية على السواء. ونجاح عمل المجلس جاء نتيجة للعلاقة الودية والشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص.

وستواصل فيجي إيلاء أولوية للسلامة على الطرق. فهي مسألة تستحق الاستثمار فيها من حيث المال والوقت والموارد. وبلدي مستعدة للمشاركة في المبادرات الإقليمية في هذا الصدد بين الدول الجزرية في المحيط الهادئ.

ختاماً، إن مواردنا البشرية أقيم من أن نتصرف فيها على نحو يبدها. وينبغي أن تكون مسؤوليتنا العالمية توفير بيئة مواتية لضمان أن تظل حماية الحياة البشرية أعلى أولوياتنا.

السيد أوزاوا (اليابان) (تكلم بالانكليزية): إن الوفيات والإصابات الناجمة عن حركة المرور تمثل مشاكل خطيرة في جميع بلداننا. وبما أن التقرير العالمي عن منع إصابات حركة المرور على الطرق صدر عن منظمة الصحة العالمية يوم الأربعاء الماضي فقط، فإن هذا هو الوقت المناسب لنتناول موضوع السلامة على الطرق هنا في الجمعية العامة ولننظر في الدور الذي يمكن أن تضطلع به الأمم المتحدة في تعزيز سلامة حركة المرور في الدول الأعضاء.

وليكون العمل بشأن السلامة على الطرق فعالاً يجب أن يعكس مختلف حالات القوانين والنظم والممارسات المتعلقة بحركة المرور السائدة في كل بلد. والحكومات الوطنية عادة ما تكون لديها أفضل المعرفة بهذه الأمور،

وبما أن السلامة على الطرق مسألة عالمية، فإن مشروع القرار يتطلب جهودنا الجماعية لإنشاء آليات لتنفيذ استراتيجيات للمساعدة على تخفيض حوادث الطرق. ومن الأهمية بمكان أن نلاحظ أن معظم حوادث الطرق والإصابات يمكن منع وقوعها - إذا ما توفرت هناك الموارد الكافية والتدابير المناسبة. وبينما تقع المسؤولية الرئيسية على عاتق الدول الأعضاء، فإن هناك حاجة أكبر إلى تعزيز الشراكات بين الدول الأعضاء وبين الدول ومنظومة الأمم المتحدة من أجل تشاطر المعرفة وأفضل الممارسات والاستفادة القصوى من الموارد المحدودة. وفي هذا الصدد، يجب أيضاً تعزيز التنسيق والتعاون الإقليميين لمساعدة البلدان النامية في المناطق المعنية.

سمحوا لي أن أورد بعض إحصائياتنا الوطنية. تدل المؤشرات على أن حوادث الطرق انخفضت بنسبة ٢٥ في المائة خلال الفترة ١٩٩٥-٢٠٠٢، بينما زاد عدد المركبات المرخص لها بنسبة ٣١ في المائة خلال نفس الفترة. وتتميز الحالة بحقيقة أنه في عام ٢٠٠٢ حدث انخفاض في جميع أنواع الحوادث بنسبة ١١ في المائة مقارنة بعام ٢٠٠١. وزادت الإصابات الناتجة عن حوادث حركة المرور بنسبة ١٠ في المائة في عام ٢٠٠٢ مقارنة بعام ٢٠٠١، وتمثل إصابات المشاة ٣٤ في المائة من الإصابات. وسُجلت نسبة ٤٧ في المائة من إجمالي الإصابات و ٥٢ في المائة من إجمالي الوفيات في الفئة العمرية من ٢٠ إلى ٤٠ سنة. وبينما انخفضت الوفيات بمعدل ٦ في المائة، فإن الحالات الخطيرة التي أدخلت المستشفيات ارتفعت بمعدل ٣٠ في المائة. ووقع أكبر عدد من الحوادث في أيام الجمعة والسبت.

وليس الأطفال استثناء؛ فإنهم أضعف وأكثر تعرضاً لحوادث الطرق. وفي فيجي شكّل الأطفال البالغ عمرهم ١٥ سنة أو دونها ١٦ في المائة من إجمالي الإصابات و ١٩ في المائة من إجمالي الوفيات في ٢٠٠٢.

وخلال الفترة من ١٩٩٦ إلى ٢٠٠٣، نفذت السلطات الوطنية إجراءات طارئة لخفض الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، مع التركيز على المواقع التي يكثر تواتر وقوع الحوادث فيها. وتمثلت الخطوة الأولى في تحديد ١٩٦ ٣ موقعاً، باستخدام البيانات الخاصة بالحوادث وحركة المرور التي جمعتها وكالة الشرطة الوطنية ووزارة الأراضي والبنية الأساسية والنقل. وأجرت السلطات المعنية بإدارة الطرق ولجنة السلامة العامة بعد ذلك عمليات مشتركة للفحص والتحليل التفصيلي لأسباب تلك الحوادث ونفذت إجراءات متكاملة ومنهجية، مثل تحسين تقاطعات الطرق وإشارات المرور. وأفضت هذه الإجراءات إلى خفض الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في تلك المواقع بنسبة ٣٠ في المائة.

وهذه التجربة الأخرية علمتنا دروساً كثيرة. أولاً، أنه لا غنى عن اتباع الوكالات الحكومية المعنية نهجاً تعاونياً. ثانياً، أن المعلومات الدقيقة شرط أساسي لأي خطة عمل فعالة. ثالثاً، أن كل عمل ينبغي تقييمه حتى تكون هناك عملية مستمرة لتحسين السياسة العامة.

وفي حين أن المسؤولية الأولى عن سلامة الطرق تقع على عاتق الحكومات الوطنية، فمن المسلم به تماماً أن البلدان النامية لا تملك غالباً سوى قدرات محدودة لمعالجة هذه المسألة. واليابان تعي هذه المشكلة، ونحاول مساعدة البلدان التي لديها الإرادة السياسية ولكن تنقصها الموارد الكافية لتحقيقها. وعلى سبيل المثال، قدمت حكومة اليابان حوالي ٩ ملايين دولار إلى نيبال لتحسين حالة ١٠ تقاطعات للطرق في كتمانندو عام ٢٠٠١. واشتمل هذا المشروع على تعبيد الطرق وإقامة الأسوار لمنع المشاة من عبور الطريق، وتركيب إشارات المرور لكل من سائقي السيارات والمشاة. وبالإضافة إلى ذلك، تم معالجة الشق الخاص بسلوك المواطنين فيما يتعلق بسلامة الطرق من خلال إعداد الملصقات بشأن

وبالتالي ينبغي لها هي أن تتولى المسؤولية الأولية عن منع الإصابات على الطرق، بالعمل في تعاون وثيق مع سلطات البلديات والمحافظات.

ويمكن للأمم المتحدة أن تساعد جهود الدول الأعضاء بتعزيز وتيسير التعاون بين الدول، ولا سيما من خلال تيسير تبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات. ويمكن لكل منا أن يتعلم من تجارب الآخرين، من قصص النجاح والأخطاء على السواء. والمعلومات المتبادلة، بطبيعتها، تقنية تماماً. واليوم توجد الخبرة بشأن هذه المسائل في اللجان الاقتصادية الإقليمية. وبالتالي ينبغي للمحاولات الرامية إلى تعزيز تبادل المعلومات أن تستفيد من خبرتها وأن تتجنب تكرار العمل الذي اضطلعت به تلك اللجان الاقتصادية فعلاً. وترى اليابان أنه ينبغي مراعاة هذا المبدأ عندما تتولى منظمة الصحة العالمية دورها بوصفها منسقا للأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

وأود أن أذكر بعض تجارب اليابان. إن عدد الوفيات الناتجة عن حوادث الحركة في بلدي بلغ قمته في عام ١٩٧٠، بوقوع ١٦ ٧٦٥ من الضحايا. واستجابة للحاجة الملحة إلى اتخاذ التدابير المناسبة بشأن هذه المشكلة الاجتماعية الضخمة، أصدرنا القانون الأساسي للسلامة على الطرق في نفس السنة، وظللنا ننفذ منذ ذلك الحين خططاً من خمس سنوات. وفي سنة ٢٠٠٢، انخفض عدد الوفيات إلى ٨ ٣٢٦ حالة، أي حوالي نصف مستوى سنة ١٩٧٠. كما تعمل اليابان على تحسين معايير السلامة للمركبات، آخذة في اعتبارها مواءمة القواعد الفنية على مستوى العالم، فضلاً عن تعزيز استحداث مركبات على درجة متقدمة من الأمان تستخدم تكنولوجيا المعلومات، والتوسع في استخدامها.

ويُسعد أستراليا أن تسجل أن إجراءاتنا التي تستهدف تحسين السلامة على الطرق أحرزت نجاحاً كبيراً. ففي عام ١٩٧٠، بلغ العدد المسجل للوفيات الناجمة عن حوادث المرور في أستراليا ٣٠,٤ لكل ١٠٠ ٠٠٠ شخص، وتقلص هذا الرقم بحلول عام ٢٠٠٣ بنسبة ٧٣ في المائة إلى ٨,٢ لكل ١٠٠ ٠٠٠ شخص.

وتعتقد أستراليا أن بالإمكان مواصلة تخفيض معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور. ومن أجل ذلك، اعتمدت الحكومة الأسترالية وحكومات الأقاليم استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، تدعمها خطط عمل تستهدف زيادة تخفيض معدل الوفيات على الطرق لكل ١٠٠ ٠٠٠ شخص بنسبة ٤٠ في المائة أخرى، أي من ٩,٣ عام ١٩٩٩ إلى ما لا يزيد على ٥,٦ بحلول عام ٢٠١٠. وبلوغ هذا الهدف يعني إنقاذ حياة نحو ٦٠٠ ٣ شخص خلال العقد الذي ينتهي في عام ٢٠١٠. وهذا هدف صعب، ولكنه التزام وطني.

وفي ضوء هذا الالتزام الذي تتشاوره جميعاً بأن نبذل مزيداً من الجهد لتحسين السلامة على الطرق، ترحب أستراليا بمبادرة عُمان، وخاصة العمل الذي اضطلع به زميلنا، سفير عُمان، ودوره الأساسي في توجيه اهتمام هذه المنظمة إلى موضوع السلامة على الطرق. وبينما تبقى المبادرات الوطنية هي الركيزة الأساسية في الجهود المبذولة لتحسين السلامة على الطرق، فما من شك في أنه يمكننا جميعاً أن نستفيد من تبادل خبراتنا في هذا المضمار، من خلال تبادل المعلومات بشأن الممارسات المثلى وتعلم بعضنا من نجاحات البعض الآخر.

وما يحققه مشروع القرار هذا، بدعوة منظمة الصحة العالمية - بالتعاون مع اللجان الإقليمية المختلفة - إلى العمل كهيئة تنسيقية بشأن هذا الموضوع، يتمثل في تيسير تبادل

سلامة الطرق والكتيبات الإرشادية عن قواعد المرور، وكذلك من خلال البرامج التعليمية والتدريبية.

وهناك طائفة من الجهات الفاعلة التي يتعين أن تقوم بدور في تعزيز سلامة الطرق. وينبغي أن نعني مسؤوليات كل منها. والأمم المتحدة هي إحدى الجهات الفاعلة أيضاً، ولكن علينا أن ننظر في ماهية القيمة المضافة الحقيقية التي لديها والتي ستقدمها. ومن خلال الجهود المتضافرة لكل الأطراف المعنية، أعتقد أن بإمكاننا أن نتصدى بكفاءة وفعالية للتحدي الكبير الذي تمثله سلامة الطرق.

السيد داووث (أستراليا) (تكلم بالانكليزية): يشرفني

أن أخطب الجمعية العامة اليوم، ويسعدني بالأخص أن تتاح لي الفرصة للمشاركة في مناقشة هذا الموضوع الهام متمثلاً في السلامة على الطرق على مستوى العالم. وسأتوخى الإيجاز، لأنني أعرف أن هناك عدداً كبيراً من المتكلمين الذين ينبغي الاستماع إليهم قبل أن يحين موعد الغداء. وأستراليا تبدي هذه الملاحظات القليلة، إلى جانب البيان الذي أدلى به في وقت سابق الممثل الدائم لفيجي باسم مجموعة منتدى جزر المحيط الهادئ، والذي نؤيده بالكامل.

إننا نعتبر السلامة على الطرق مسألة ذات أهمية كبيرة، ونوليها أولوية عليا في جدول أعمالنا السياسي المحلي. وجهودنا لتحسين السلامة على الطرق تشمل طائفة واسعة من الإجراءات، مثل مطالبة مُصنّعي المركبات بمعايير دنيا في تصنيعها، والاستثمار في تحسين جودة الطرق وسلامتها، واستهداف عوامل الخطر المعروفة التي تقترب من حوادث المرور من خلال تشديد رقابة الشرطة، وتحسين سلوك سائقي السيارات من خلال زيادة الوعي العام بعوامل الخطر، ووضع برامج لمساعدة الشبان والمبتدئين على أن يصبحوا سائقين أفضل.

التحدي الصعب. بمزيد من الفعالية، لأن تبادل المعلومات وتحسن معرفة التقنيات المستخدمة يُتيحان لنا إثراء قواعد البيانات المحلية لكل بلد. وهذا، بدوره، يساعد تلك البلدان على تحديد سبل أفضل للتقليل من الآثار المؤسفة المصاحبة لحوادث المرور.

وهذه الإصابات تؤدي إلى ازدياد عدد الأشخاص المعاقين، مما يؤثر على حياتهم وعلى أسرهم ويفرض ضغوطاً شديدة على النظام الصحي على المستويين الوطني والدولي، لا لتزايد الاستعانة بالمتخصصين فحسب، بل ولأنه يؤثر بشكل ملحوظ على الميزانيات الضعيفة التي تخصصها الحكومات للوقاية من المشاكل الصحية البشرية ومعالجتها.

ورغم كل ذلك، يثلج الصدر أن يكون بمقدورنا أن نعلن أنه يوجد في إكوادور الآن فعلاً نوع من الثقافة المرورية التي ترعرعت، كما ذكرت في البداية، في المدارس الإعدادية والثانوية، حيث يتلقى الطلبة في فصول الدراسة مبادئ توجيهية لتعريفهم بقوانين المرور والسلوك الشخصي الملائم والإسعافات الأولية التي يمكنهم تقديمها في حالة وقوع تصادم بين السيارات. وما كان يعد أمراً نادر الحدوث قبل بضع سنوات أصبح من الممارسات الشائعة الآن، مثل استخدام أحزمة المقاعد، مما ساعد على إنقاذ أعداد لا حصر لها من المواطنين على الطرق السريعة وشوارع المدن في إكوادور، وبات السكان يؤمنون بأن السبيل الأمثل لتفادي حوادث المرور هو معرفة القواعد التي تحكم هذا النشاط والامتنال لها، فضلاً عن تحمل المسؤولية الفردية عن قيادة مركبة عندما يكون الشخص قادراً على ذلك بدنياً ونفسياً فحسب.

ويود وفد إكوادور أن يسجل شعوره بالارتياح لاستمرار وجود هذا البند الهام في جدول أعمال الأمم المتحدة. وهذا ضمان بالاهتمام الدولي المتضافر، لأن هذا

المعلومات الذي أشرت إليه آنفاً. ولذلك، يسعدنا أن نشارك في تقديم مشروع القرار.

السيد غاليغوس شريوغا (إكوادور) (تكلم بالإسبانية): يود وفد إكوادور أولاً أن يُثني على البعثة الدائمة لسلطنة عُمان لإدراجها في جدول أعمال الجمعية العامة مسألة هي من الأهمية بمكان لمجتمعنا المعاصر مثل الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ثانياً، نود أن نؤكد مرة أخرى على استعداد حكومة إكوادور للتعاون مع الأمم المتحدة في مساعيها الحالية لتحقيق خفض كبير في عدد الحوادث والأرواح عن طريق ما يمكن أن نصفه بـ "ثقافة المرور" للمجتمع الدولي.

وكما يبينه تقرير الأمين العام بحق، فقد أدت الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى أزمة في قطاع الصحة العامة على المستوى العالمي. ولذا كان من الضروري اتخاذ إجراءات عاجلة للتصدي لفداحة هذه المشكلة، التي تسببت في وفاة زهاء ١,٢ مليون شخص في عام ٢٠٠٠. وهذا يدفعنا إلى تأكيد العزم الثابت لحكومة إكوادور على مواصلة عملها لا لتحسين الطرق فحسب، بل وضمان وضع العلامات واللافتات الصحيحة وإيجاد نظام رصد فعال يمكننا من تقديم المساعدة في الوقت المناسب إلى المصابين في حوادث المرور والتحديث المستمر للنظام التعليمي الخاص بالمرور.

وإكوادور هي أحد مقدمي مشروع القرار المعروض على الجمعية، الذي نثق بأنه سيعتمد بتوافق الآراء. ونحن على يقين تام بأن التعاون بين المواطنين والسلطات المعنية في كل بلد هو السبيل الوحيد لخفض تواتر حوادث المرور وتقليص معدل الوفيات الناجمة عنها في المستقبل بشكل كبير. وفي الوقت نفسه، فإن التعاون الدولي بشأن المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق عنصر هام في معالجة ذلك

وسويسرا، التي تعاني بدورها من مشاكل السلامة على الطرق والتي وضعت لنفسها هدف تخفيض عدد القتلى والمصابين بإصابات بالغة إلى النصف بحلول عام ٢٠١٠، تتشاطر نفس الهدف مع الاتحاد الأوروبي، وهي تنوي الانضمام إلى نهج في هذا المجال. وبغية تحقيق الأهداف المتوخاة، أياً كانت، لا يكفي مجرد تطبيق إجراءات قصيرة الأمد. فلا بد من إدماج هذه الإجراءات في إطار أعم، الأمر الذي يتطلب إرادة سياسية حازمة جداً، إلى جانب التعهدات التقنية. ولا بد من إشراك كل الأطراف الفاعلة في وضع هذه السياسات وتطويرها وتنفيذها.

ونحتاج أيضاً إلى بلورة نهج شامل ومتسق لضمان أن يتعامل المجتمع والاقتصاد مع السلامة على الطرق والتنقل بنفس القدر من الأهمية؛ وأن يتبع مستخدمو الطرق السلوك المسؤول الذي يحترم الآخرين؛ وأن تكون جميع المركبات مأمونة من الناحية الفنية وأن يتم تصميم البنية التحتية وصيانتها واستخدامها بالشكل الذي يكفل سلامة مستخدميها؛ وأخيراً، أن يتم إنقاذ الضحايا بسرعة وفقاً لأعلى المعايير النموذجية. وهذه أهداف يمكن بلوغها، في جملة أمور، من خلال التدريب والتوعية وتطبيق سياسة للرصد والعقوبات الفعالة، ونظم للحوافز وإجراءات أخرى كثيرة. ويمكن بلوغ تلك الأهداف أيضاً من خلال التعاون والتنسيق على الصعيد الدولي بغية تطوير أنشطة تبادل الخبرات استناداً إلى المعارف المتراكمة في إطار منظومة الأمم المتحدة، ربما من خلال اتفاقيات عالمية بشأن قواعد المرور والعلامات والإشارات على الطرق.

وسويسرا تؤيد تماماً دور منظمة الصحة العالمية كمنسق مكلف بمسائل السلامة على الطرق في إطار منظومة الأمم المتحدة، وفقاً لأحكام مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1. ونتمنى إجراء تنسيق وتعاون وثيق بين منظمة الصحة العالمية واللجنة الاقتصادية لأوروبا، بما لهما

المخجل هو الأكثر ملاءمة وضمناً للسعي إلى حلول للمسائل المتعلقة بحركة المرور، من خلال التفاهم والتعاون في المجالين الفني والقانوني، لأن الذين يتسببون في الحوادث لا يقبلون في أحوال كثيرة تحمّل المسؤولية عن افتقارهم إلى المهارة أو الاعتراف بعجزهم. لذلك، لا بد من موازنة التشريعات حتى يمكن تقديم المذنبين للمحاكمة لا في البلدان التي يتسببون في وقوع الحوادث فيها فحسب، بل أيضاً في البلدان التي يفرون إليها، حتى لا يفلتوا من العقاب عن الوفيات أو الإعاقات البدنية التي يتسببون فيها.

السيد لاغندر (سويسرا) (تكلم بالفرنسية): يسعدنا

أن نجتمع اليوم لكي نؤكد العزم على العمل معاً لمكافحة هذه الآفة من آفات مجتمعنا المعاصر، ألا وهي حوادث المرور. ونحن نحيي الأمين العام وممثل سلطنة عُمان لدى الأمم المتحدة على مبادرتهم بطرح مسألة مكافحة انعدام السلامة على الطرق على أعلى مستوى. ونرحب أيضاً بصدور ذلك التقرير الممتاز عن الوقاية من حوادث المرور، الذي نشرته منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي بصورة مشتركة بمناسبة الاحتفال بيوم الصحة العالمي، الذي كُرس للمرة الأولى في تاريخه للسلامة على الطرق. ومنظمة الصحة العالمية محقة فعلاً في إعلانها بصوت عال وبكل وضوح أن حوادث المرور ليست قدراً محتوماً.

ونحیی أيضاً جهود اللجنة الاقتصادية لأوروبا، التي أعلنت الأسبوع الممتد من ٥ إلى ١١ نيسان/أبريل أسبوعاً للسلامة على الطرق، وكرّسته لموضوع التهور في قيادة السيارات. وخلال تلك الفترة، شن جميع أعضاء اللجنة حملات مترامنة تحت شعار "في الاحترام السلامة" - أي الاحترام لقواعد المرور، بالطبع، بل وبالأخص احترام الآخرين واحترام الحياة.

حوادث الطرق تشكل تحدياً رئيسياً للصحة العامة ولكنه مهمل، والأمر يقتضي تضافر الجهود من أجل الوقاية الفعالة والمستدامة“.

إن الأرقام والإسقاطات الحالية المتعلقة بالوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور مذهلة. ويفيد التقرير أنه ما لم يوجد التزام جديد يمنع هذه الوفيات والإصابات، فإن من المتوقع أن تزداد هذه الأرقام بنسبة ٦٥ في المائة خلال الأعوام الـ ٢٠ المقبلة. وبالمثل، فإن التكاليف الاقتصادية عالية للغاية. أما التكاليف الاجتماعية فهي عالية بدرجة لا يمكن تقديرها، خاصة من حيث الأذى الذي يتتلى به الضحايا وأسرههم.

ويُتسبب بشكل واضح أن البلدان النامية، حيث الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور عالية جدا، لا تمتلك القدرات الكافية لتنفيذ التدابير الضرورية الرامية إلى تعزيز السلامة على الطرق داخل حدودها. وبالتأكيد لا يوجد افتقار تام إلى الالتزام أو الجهود لزيادة الوعي داخل الحكومة والمجتمع في تلك البلدان. ولا شك في أنه توجد حاجة إلى المزيد من التعاون الدولي نحو تقديم الدعم والمساعدة لتمكين البلدان النامية من تحسين قدراتها على التصدي لتلك المشكلة. وينبغي تشجيع بناء الشراكات التي تشمل جميع الأطراف المعنية داخل البلدان وعلى أساس عالمي.

وتولي حكومة ماليزيا اهتماما جديا لمشكلة الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وكما هو موضح في التقرير العالمي للحيلولة دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، فإن ماليزيا تبذل جهودا جادة لتحسين السلامة على الطرق ولتخفيض الوفيات. وماليزيا، بوصفها بلدا ناميا، شهدت ارتفاعا كبيرا في ملكية المركبات، بلغ ٨ في المائة سنويا، من ٧,٧ مليون في عام ١٩٩٦ إلى ١٢,٨

من خيرة كبيرة في هذا المجال. وما من شك في أن وجود مقر هاتين المنظمتين في جنيف سيشجع على تضافر الجهود في هذا المضمار.

واليوم نتخذ خطوة هامة في الاتجاه الصحيح، ولكن ينبغي ألا يغيب عن بالنا أن الوقاية من الحوادث عملية طويلة لا تُؤتي ثمارها إلا على المدى الطويل. لذا، علينا أن نضاعف من جهودنا لتحقيق أهدافنا. وسويسرا على استعداد لأن تفعل ذلك.

السيد رستم (ماليزيا) (تكلم بالانكليزية): مرة أخرى، تود ماليزيا أن تعرب عن الشكر والتقدير لحكومة سلطنة عُمان، وخاصة السفير الهنائي، على الدور الفعال والبناء للغاية في إثارة مناقشة جادة حول مسألة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ونرى في هذه الجلسة العامة التي تعقدها الجمعية العامة اليوم متابعة هامة جدا لمناقشة الجمعية في تشرين الأول/أكتوبر الماضي، التي أفضت إلى اتخاذ القرار ٩/٥٨ والعمل المستمر من جانب مختلف الحكومات والمنظمات والأفراد تعزيزاً لنهج جديد ومتسق لمعالجة حوادث المرور والتعامل مع وطأها وما يترتب عليها من آثار.

ونحن نهنئ منظمة الصحة العالمية على تكريسها السلامة على الطرق موضوعاً ليوم الصحة العالمي هذا العام، لتسترعي بذلك انتباه العالم إلى هذا الخطر العالمي الناشئ. كما نهنئ منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على عملهما الممتاز المتمثل في التقرير العالمي عن الوقاية من حوادث الطرق، الصادر في ٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٤. بمناسبة يوم الصحة العالمي. ونثني على المنظمتين وعلى أكثر من ١٠٠ خبير ممن عملوا بجهد لإصدار هذا التقرير على اهتمامهم الشامل بكل جوانب المشكلة والتوصيات القيمة التي تضمنها. وذكرونا هذا التقرير بأن ”الإصابات الناجمة عن

الوفيات التي تشمل مستخدمي الدراجات النارية. كما أدى تشييد جسور ومعابر المشاة على الطرق والشوارع الرئيسية في مناطق المدن بالقرب من المدارس ونشر مراقبي حركة مرور في المدارس إلى تخفيض عدد حوادث المرور التي يكون أطفال المدارس ضحاياها. واعتمدت وزارة النقل سياسة "صفر من المطبات". وجرت صيانة أسطح الطرق وورصفها بالأسفلت السائل لمنع تكوين البرك على أسطح الطرق ولضمان تحسين راحة الركاب لمستخدمي الطرق. وقد برهن هذا على أنه يؤدي إلى تخفيض عدد حوادث المرور في ماليزيا.

إننا ندرك إدراكا تاما النتائج، الواردة في صفحة ٢٢

من التقرير العالمي، بأنه

"على نطاق عالمي، تشكل الإصابات الناجمة عن حركة المرور على الطرق سببا رئيسيا للوفاة بين الشباب الذين يقودون السيارات أو يركبون الدراجات النارية"،

مع ارتفاع معدل الوفيات بشكل خاص بين المراهقين. وماليزيا، برفعها السن القانونية للقيادة من ١٦ إلى ١٨ عاما، فقد خفضت معدلات حوادث اصطدام الدراجات النارية بشكل ملحوظ. وبغية منع وقوع الوفيات والإصابات بين الأطفال، تشجع ماليزيا أيضا التطوير المحلي للحدود الملائمة للأطفال.

وشاركت ماليزيا وما زالت تشارك بنشاط على الصعيدين الإقليمي والدولي في صياغة استراتيجيات لتطوير واستدامة البنية التحتية للطرق ووضع تدابير ترمي إلى تخفيض عدد الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق، وتخفيض عدد الوفيات تبعا لذلك. وتمشيا مع هذه الجهود، تشارك ماليزيا في الشراكة العالمية للسلامة على الطرق تحت إشراف البنك الدولي والاتحاد العالمي للطرق ولجنة النقل

مليون في عام ٢٠٠٣. وأسفر هذا الارتفاع عن زيادة في عدد حوادث المرور من ١٠٩ ١٨٩ حالات في عام ١٩٩٦ إلى ٦٥١ ٢٩٨ حالة في عام ٢٠٠٣. وفي نفس الوقت، فإن عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور انخفض بشكل طفيف من ٦ ٣٠٤ حالات في عام ١٩٩٦ إلى ٦ ٢٨٢ حالة في عام ٢٠٠٣. بيد أن عدد الوفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة انخفض من ٨,٢ وفيات في عام ١٩٩٦ إلى ٤,٩ وفيات لكل ١٠ ٠٠٠ في عام ٢٠٠٣. وكما هو موضح في "التقرير العالمي"، حدد المجلس الوطني للسلامة على الطرق في ماليزيا هدف تخفيض الوفيات إلى معدل أقل من ثلاث وفيات لكل ١٠ ٠٠٠ مركبة مسجلة بحلول عام ٢٠١٠.

ويُعزى الانخفاض الملحوظ في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور إلى الالتزام القديم والمزم لحكومة ماليزيا بالتصدي لمشكلة السلامة على الطرق بين الماليزيين. ويُضطلع بحملة للسلامة على طرق المرور في جميع أنحاء الدولة وبرنامج للتوعية منذ عام ١٩٩٧ يستندان إلى مفهوم المحاور الأربعة: ألا وهي الإنفاذ والهندسة والتعليم وخدمات الطوارئ. ونؤمن بأنه إذا نفذت جميع المحاور الأربعة بطريقة متكاملة من جميع الوكالات الحكومية ذات الصلة والقطاع الخاص والمجتمع المدني والمواطنين، فإنه يمكن تحقيق هدف خفض معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بمعدل ٣٠ في المائة.

وأجرى اتحاد هندسة الطرق في ماليزيا أيضا استعراضا شاملا لمعايير الطرق وطرق المرور السريع في ماليزيا في ضوء متطلبات المرور العصرية في البلد. وجرى إيلاء اعتبار ملحوظ للاحتياجات الخاصة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر، من قبيل راكبي الدراجات النارية والدراجات الهوائية والمشاة، وخاصة أطفال المدارس. وقد أدى تنفيذ سياسة تخصيص ممرات للدراجات النارية فقط وإبقاء أنوار القيادة خلال ساعات النهار إلى تخفيض عدد

مرض متلازمة نقص المناعة المكتسب (الإيدز) أو لتكاليف العلاج الباهظة، كما هو في الملايا.

أما فيما يتعلق بالموضوع محل المناقشة اليوم، فإن العلاج لا يكلف أكثر من الاستعداد على جميع مستويات المجتمع. وكما ذكر الدكتور مارك في الندوة التي عقدها وفد عمان تحضيراً للمؤتمر "إن حل المشكلة هو نتيجة استعداد سياسي يتطلب مسؤولية جماعية تتلخص في التوقف عن القيادة مخموراً وارتداء الواقي وربط الحزام".

إن المملكة العربية السعودية هي إحدى الدول التي تملك منظومة طرق سريعة روعيت في تصميمها أحدث سبل السلامة المرورية وتطبق فيها المعايير الدولية في تحديد السرعة. كما اتخذت المملكة مؤخراً عدة خطوات، من أهمها إلزام قائدي السيارات وراكبيها بربط حزام الأمان. وطبقت نظام الفحص الدوري للمركبات، كما طبقت برنامج التأمين الإلزامي على المركبات. وتعمل وسائط الإعلام المكتوبة والمقروءة والمسموعة على زيادة الوعي بمخاطر السرعة وتكاليفها على الاقتصاد الوطني، وذلك من خلال توعية المسافرين على الطرق السريعة، وخاصة قبل المناسبات الرسمية. وأنشأت المملكة مرافق الراحة التي تساعد على الوقوف أثناء السفر. وأقامت أسبوعاً للمرور تشارك فيه جميع فئات المجتمع لزيادة الوعي وعقد الندوات وإلقاء المحاضرات، التي تستهدف فئة الشباب الأكثر عرضة لوقوع الحوادث. وكل ذلك يهدف إلى تحقيق خطة أعدت على أعلى المستويات في عام ٢٠٠٠، ترمي إلى خفض ضحايا الحوادث إلى ٣٠ في المائة بنهاية عام ٢٠١٥.

وبين أيدينا تقرير الحيلولة دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، الذي يمكن اعتباره أساساً نطلق منه لمعرفة ما حققناه وما هو مطلوب تحقيقه. كما يتضمن التقرير توصيات ويناقش سياسات تعتبرها المملكة العربية

البري والسلامة التابعة لرابطة أمم جنوب شرقي آسيا والفريق الفرعي العامل المعني بالنقل البري والسلامة على الطرق التابع لرابطة أمم جنوب شرقي آسيا، فضلاً عن اتحاد هندسة الطرق في آسيا والمنطقة الآسيوية - الأسترالية.

إن حوادث المرور على الطرق التي تسبب الوفاة والإصابة والإعاقة مدعاة لشديد قلقنا. ولا يوجد أحد بمنأى عن هذه الآثار. وفي هذا الصدد، تضطلع الحكومات والأمم المتحدة ووكالاتها ذات الصلة والمنظمات الدولية والإقليمية والمجتمع المدني والأشخاص فرادى بدور هام في تعبئة الجهود الدولية والإقليمية للتصدي لهذه المشكلة والتخفيف من آثارها. ويسر ماليزيا مرة أخرى أن تدعم الجهود المبذولة حالياً في هذه الجمعية وأن تنضم إلى مؤيدي مشروع القرار المعروض علينا.

السيد آل جمعة (المملكة العربية السعودية): سيدي

الرئيس، نجتمع اليوم استجابة لقرار الجمعية العامة ٩/٥٨. وفي البداية، أود أن أتقدم بالشكر إلى حكومة سلطنة عمان على الدور الذي اضطلعت به في إذكاء الوعي العالمي بالآثار المتعاطم المترتب على الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. كما نتقدم بالشكر إلى منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على جهودهما القيّمة في إصدار هذا التقرير المعروض علينا اليوم المعنون "الحيلولة دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور".

وبنظرة ثاقبة في التقرير المقدم لنا يتكشف حجم الكارثة التي يتعرض لها الإنسان في أنحاء المعمورة نتيجة لحوادث الطرق. إلا أن إدراك المجتمع الدولي ومؤسساته الحكومية وغير الحكومية لخطورة هذه الظاهرة هو الخطوة الأولى على الطريق الصحيح. وما يطمئن الجميع أننا أكثر حظاً هذه المرة لإمكانية علاج المشكلة، في حين تعذر حتى الآن حل مشاكل أخرى، إما لاستحالة العلاج، كما هو في

مشغولة يوميا بأنشطة الوقاية وتوفير الإسعافات الأولية وغير ذلك من الدعم في الأماكن التي تقع فيها إصابات حوادث حركة المرور على الطرق. وكجزء من استجابة حركة الصليب الأحمر والهلال الأحمر لهذه المسألة، فإن ٢٥ من جمعيات الصليب الأحمر الأوروبية اجتمعت، بدعم من الهيئة الأوروبية، للقيام بحملة للتوعية بشأن سلامة الطرق في أوروبا في عام ٢٠٠٤. وتستهدف الحملة الأطفال، تحت شعار "إنك تحيا حياة واحدة، فكن حذرا".

وفي كل البلدان، تعطي جمعية الصليب الأحمر أو الهلال الأحمر الوطنية أولوية عالية للعمل على زيادة السلامة على الطرق. ففي لاوس، على سبيل المثال، أدى المعدل العالي للوفيات بسبب حوادث الطرق وأثرها الكبير على الشباب بجمعية الصليب الأحمر إلى افتتاح برنامج تدريبي خاص يستهدف الشباب ليتمكن من البدء في تعليم الأقران بشأن السلامة على الطرق، وقوانين الحركة، والإسعافات الأولية الأساسية والإرشادات العامة.

وبالمثل، حفزت الخسائر البشرية والاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق جمعية الهلال الأحمر الأردنية. ويجري التخطيط في الأردن لما تصفه الجمعية بحملة تعبئة واسعة تهدف إلى تحسين المعرفة وتغيير أنماط السلوك. والبرنامج من الأولويات الرئيسية للجمعية لعام ٢٠٠٤، وستبدأ الحملة في ٤ أيار/مايو لترتبط باليوم العالمي للصليب الأحمر والهلال الأحمر، برسالة دعم خاصة من جلالة الملك.

وثمة برنامج آخر يستحق الذكر هو إجراء تمرين إنقاذ صوري في أوغندا في اليوم العالمي للإسعافات الأولية، ٢٠٠٣. وفي تلك الحالة نفذت لجنة الصليب الأحمر، بالتعاون مع الشرطة والمطافئ والمستشفيات الرئيسية في المدينة، وبدعم من شركة شل للنفط، برنامجا لاختبار

السعودية خطوطا عريضة أساسية سيساعد الأخذ بها في تخفيض وقوع الإصابات وآثارها.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): وفقا لقرار الجمعية العامة ٢/٤٩ المؤرخ ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤، أعطي الكلمة الآن للمراقب عن الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر.

السيد ميلتون (الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر) (تكلم بالانكليزية): يرحب الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر بكل الاهتمام الذي يولي في الجمعية العامة لموضوع السلامة العالمية على الطرق. إن الإصابات الناتجة عن حركة المرور على الطرق ربما تؤدي إلى مقتل ١,٢٥ مليون شخص هذه السنة، والإصابات الناتجة عن حركة المرور هي السبب الرئيسي في موت الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم ما بين ١٥ و ٤٤ سنة على نطاق العالم. وقدر كبير من تلك الكارثة الإنسانية يمكن الحيلولة دون وقوعه.

وعلى النطاق العالمي تقدر التكلفة بمبلغ هائل يتمثل في ٥١٨ بليون دولار، وتصل تلك التكلفة في العديد من البلدان ما بين ٢ و ٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وفي البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية والبلدان النامية تقدر تكلفة الوفيات والإصابات على الطرق بضعف قيمة كل المساعدة الإنمائية التي تقدم إلى تلك البلدان. وتلك إحصائية ملفتة للانتباه تماما.

وقد شمل تقرير الكوارث العالمية الصادر عن الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر لعام ١٩٩٨ فصلا بعنوان "هل يجب أن يموت الملايين من حوادث الحركة؟". والرسالة الرئيسية لذلك الفصل هي أن لكل فرد دورا يقوم به في معالجة الكارثة. ومثلما تعمل جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر لمكافحة الأمراض المعدية، فإنها

المتعددة الأطراف. والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر والشراكة العالمية للسلامة على الطرق يقفان على استعداد للعمل مع هيئة التنسيق هذه. وتُمنى أيضا منظمة الصحة العالمية بقرارها القاضي بجعل السلامة على الطرق الموضوع الرئيسي ليوم الصحة العالمي هذه السنة. ونحن نرى أننا لن نتمكن من بث رسالتنا بفعالية إلا بهذا النوع من المناصرة الطليعية.

وسنواصل إيلاء هذه المسائل أولوية عالية جدا. ونحن نتطلع إلى العمل مع كل الأطراف المعنية لإيجاد وسائل لمعالجة الخسارة الفادحة في الأرواح والموارد التي سببتها الأزمة العالمية للسلامة على الطرق.

الرئيس (تكلم بالانكليزية): وفقا للقرار ٩/٥٨ المؤرخ ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، أعطي الكلمة الآن للمدير التنفيذي لمنظمة الأمم المتحدة للطفولة.

السيدة بيلامي (منظمة الأمم المتحدة للطفولة) (تكلمت بالانكليزية): إن منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) سعيدة بقرار الجمعية العامة عقد هذه الجلسة الهامة مقترنة بيوم الصحة العالمي. فهي تعرض بصورة جلية النتيجة التي مفادها أن ارتفاع معدل إصابات الحركة على الطرق يشكل في الحقيقة أزمة في الصحة العامة ذات أبعاد كبيرة - أزمة يمكن أن تعوق جدول أعمال حقوق الطفل المدرج في الأهداف الإنمائية للألفية وكذلك خطة العمل التي تمت الموافقة عليها قبل سنتين في الدورة الاستثنائية المتميزة للجمعية العامة والمعنية بالطفل (القرار إ-٢٧/٢، المرفق).

والدراسة التي أعدتها منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، التي أعلن عنها الأسبوع الماضي، تبين أن حوادث حركة المرور في طريقها إلى أن تصبح السبب الرئيسي الثالث للموت والإعاقة على الصعيد العالمي بحلول سنة ٢٠٢٠. ومع ذلك، يوجد عنصر أمل في هذا بدلا من الصورة القائمة،

وتحسين تقنيات الاستعداد للكوارث ولضمان توفر الدعم الطبي المطلوب إذا ما حدثت حالة طوارئ رئيسية.

ويورد الاتحاد الدولي تلك الأمثلة ليبين أن الحوار مع الحكومة على جميع المستويات في العديد من البلدان يعمل بنجاح وفعالية.

ولتكون الشراكات على الصعيد المحلي ناجحة فإنها تحتاج إلى الدعم المتعدد الأطراف. والشراكات على الصعيد العالمي ضرورية أيضا. وإننا سعداء بوجه خاص بالشراكة القائمة بين الاتحاد الدولي وأعضائه من جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر في أرجاء العالم، مع السويد وهولندا والمملكة المتحدة، ومن المهم للغاية، البنك الدولي، ومنظمة الصحة العالمية وشركاء القطاع الخاص. وكانت النتيجة هي الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، التي تستضيفها أمانة الاتحاد الدولي في جنيف. والشركة العالمية شراكة نشطة مكرسة لتحسين السلامة على الطرق في البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية والبلدان النامية. وهي تؤسس شراكات محلية بين الأعمال التجارية والمجتمع المدني والحكومات بغية تشجيع تشاطر المعلومات والخبرة، لوضع السياسات والإجراءات ولتيسير البرامج الرامية إلى خفض الوفيات والإصابات بصورة فعالة ودائمة. ونشر المعرفة والخبرة المجمعة يجعلان أيضا البرنامج هاما للحكومات ومنظمات المجتمع المدني في أرجاء العالم. إن الوفيات والإصابات على الطرق مسألة اجتماعية ومتعلقة بالصحة العامة يتعين على جميع قطاعات المجتمع معالجتها. وسواء كنا حكومات أو أعمالا تجارية أو مجتمعا مدنيا، يجب علينا العمل معا.

إننا نؤيد بقوة التوصيات الواردة في التقرير العالمي الذي نشرته منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي الأسبوع الماضي. ونؤيد أيضا بقوة الدعوة إلى تعيين هيئة تنسيق لتيسير وتنسيق هذه الأنشطة في إطار الأمم المتحدة ومع الوكالات

وهو مكتبنا القطري - بالاشتراك مع وزارتي التعليم والصحة والشرطة الملكية العمانية - بيوم الصحة العالمي باستطلاع آراء وأفكار واقتراحات ٢٠٠٠ طالب بالنسبة لمعالجة الأسباب الرئيسية للإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. وتركزت عملية الاستطلاع في المناطق التي تسجل بها أعلى معدلات الحوادث في ذلك البلد.

ومفتاح منع الوفيات والإصابات التي تتسبب فيها حوادث الطرق يكمن في نهاية المطاف في الممارسة الحازمة لإرادة السياسة على الصعيدين الوطني والدولي، وإنشاء الشراكات للمساعدة في تشجيع القيام بأنشطة جديدة مع القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني على كل المستويات. وفي الوقت نفسه، فإننا نقدر الخبرة الواسعة التي اكتسبتها على مدى أكثر من ٥٠ عاماً الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق المنبثقة عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، خاصة من خلال اتفاقياتها الدولية.

والكثير من البلدان أصبح مشاركا في تلك الأنشطة. ففي بانكوك، تعقد اليونيسيف والتحالف من أجل سلامة الأطفال في الأسبوع المقبل مؤتمراً إقليمياً بشأن إصابات الأطفال نأمل أن يوجه الانتباه إلى أهمية اتخاذ إجراءات وقائية حازمة كيما تنفذ المنطقة الأهداف الإنمائية للألفية.

ونحن في اليونيسيف نرحب بمشروع القرار عن تحسين السلامة على الطرق (A/58/L.60/Rev.1)، بما في ذلك المطالبة بتحديد هيئة داخل منظومة الأمم المتحدة لتنسيق الأنشطة وتبادل المعلومات بشأن أفضل الممارسات. وفي الوقت نفسه، نحث على اعتراف واضح بالأطفال وبالعبء غير المتناسب الذي يقع على عاتقهم نتيجة للإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، آخذين بعين الاعتبار أنه لا تزال أمامهم حياة كاملة.

وذلك أن إصابات حركة المرور يمكن الحيلولة دون وقوعها ومعالجتها.

وتشمل الحلول طائفة من الأنشطة التي يمكن أن تشارك فيها جميع منظومة الأمم المتحدة. وهي تشمل تدابير مثل تحسينات الهياكل الأساسية للطرق، وتصنيع مركبات أكثر سلامة، والتشديد في تنفيذ القانون، وتوسيع خدمات الصحة والمستشفيات، والتخطيط الحضري والبيئي وبرامج لتعزيز الوعي العام ومناصرة القضية. ويشير الخبراء إلى ذلك بكلمات ثلاث: التعليم والهندسة والإنفاذ. ويبدأ دور منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) بالتعليم، بداية. وفيما يتعلق باليونيسيف، تدرج السلامة على الطرق ووقاية الطفل من الإصابة بشكل طبيعي في برامجنا القطرية للتعاون في كل مجال، من تنمية الأطفال حتى دعم المراقبين.

ففي فييت نام، مثلاً، أدمجت أنشطة وقاية الطفل من الإصابة بجروح في البرامج القطرية القائمة، وهي تتضمن وضع منهج دراسي لسلامة الطفل فضلاً عن الجهود التي تشارك فيها وسائط الإعلام لزيادة الوعي بأهمية السلامة على الطرق. ويمكن أيضاً الوصول إلى المعلومات العملية في كتيب "حقائق من أجل الحياة" الذي تصدره اليونيسيف ويستخدم على نطاق واسع.

وفي هذا الصدد، أود أن أشرك الآخرين الذين اغتنموا هذه الفرصة للثناء على سلطنة عُمان وعلى ممثلها الدائم لدى الأمم المتحدة على الإسهام في زيادة الوعي العام بشأن هذه المسألة. إن تفانيهما وعملهما الدؤوب يمثلان جهداً استثنائياً رائعاً.

وفي الوقت نفسه، يقوم بطل سباقات رالي السيارات حامد الوهبي، أول سفير للنوايا الحسنة لليونيسيف لدى عمان، بتثقيف الطلاب فيما يتعلق بالسلامة على الطرق من منظور فني متخصص. كما احتفل مكتب يونيسيف عُمان -

يكلفها هذا نسبة تتراوح بين ١ و ٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي - أي ضعف ما تحصل عليه من المساعدات الإنمائية الرسمية أحياناً.

السلامة على الطرق مسألة تتصل بالإنصاف الاجتماعي، فحوادث الطرق تنطوي على آثار مفرطة بالنسبة للفقراء، الذين لا يحصلون إلا على عناية طبية محدودة في حالات الطوارئ بعد الحوادث، ويتكبدون التكاليف فضلاً عن فقدان الدخل مما يوقع الأسر في الفقر. ومن المتوقع أن تزيد الوفيات على الطرق عالمياً بنسبة تزيد على ٦٥ في المائة خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة. غير أن الرقم الشامل ذاك ينطوي على تباينات متزايدة. فمن المحتمل أن تزيد الوفيات بنسبة تربو على ٨٠ في المائة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، بينما ستقل بنسبة تزيد على ٣٠ في المائة في البلدان ذات الدخل المرتفع.

ومن الجلي أن هذه الحالة تقتضي اتخاذ الإجراء اللازم. فالإجراءات السريعة والمتضافرة والناجعة يمكن أن يكون لها أثرها وأن تعكس مسار هذه الاتجاهات غير المقبولة. وتكلفة التقاعس ستكون فادحة بصورة يتعذر إغفالها، أما المنافع المؤكدة لإجراءات السلامة المستدامة فهي تبرر استجابة موحدة من الحكومات والأعمال التجارية والمجتمع المدني. وعلى الحكومات أن تعمل على المستوى القطري - وقد سمعنا عن الكثير من ذلك العمل - أما الوكالات الإنمائية، فلا بد لها أن تعمل على الصعيد الإقليمي.

والأمم المتحدة توفر محفلاً فريداً للنظر في هذه المسائل، وحوارنا اليوم وغداً سيساعد على رسم اتجاهات مهمة للمستقبل. وعلينا أن نعمل بشعور بالإلحاحية مع التركيز على النتائج المطلوب تحقيقها، لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث الحاجة أشد.

ونحن في اليونسيف على استعداد لدعم الحكومات الوطنية والعمل معها لترجمة ذلك وغيره من الالتزامات إلى عمل، لأننا ندرك أنه من خلال الخطوات المتخذة للاستثمار في أطفال اليوم، سنضمن الحق الثابت لكل طفل، في كل الأجيال، لكي يصل إلى سن البلوغ في كرامة وصحة وسلام.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): يتذكر الأعضاء أن الجمعية العامة وجهت، بقرارها ٩/٥٨ المؤرخ ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣، دعوة إلى رئيس البنك الدولي لمخاطبة الجمعية. فإن لم يكن هناك اعتراض، ودون إرساء سابقة، هل لي أن أعتبر أن الجمعية ترغب في الاستماع إلى بيان من النائب الأقدم لرئيس البنك الدولي؟
تقرر ذلك.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة الآن للنائب الأقدم لرئيس البنك الدولي.

السيد سربيب (البنك الدولي) (تكلم بالانكليزية): أشكر الجمعية العامة على السماح لي بمخاطبتها، وتشرفني هذه الفرصة السانحة لمخاطبة الجمعية بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. وأود أن أتوجه بشكر خاص إلى سلطنة عُمان على دورها الريادي في هذه المسألة.

يعرف الجميع، أن منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي أصدرتا في الأسبوع الماضي التقرير المشترك الذي تناقشه الجمعية اليوم. وتشتمل هذه الوثيقة على آرائنا. وقد استمعنا إلى إشارات عديدة إليها. ولكن اسمحو لي أن أسرد مرة أخرى بعض الأرقام التي لا يمكن قبولها. ففي كل يوم، يموت ٣٠٠٠ شخص، ويصاب ٧٥٠٠٠ آخرين بسبب انخفاض مستوى السلامة على الطرق؛ وتقع نسبة ٨٠ في المائة من تلك الوفيات في البلدان النامية، التي تمتلك ٢٠ في المائة فقط من المركبات. وكما ذكر كثيرون من قبلي،

بخدمتها في البنك الدولي، ولدنا تقديرات بالوفورات من حيث الأرواح والإصابات التي يمكن أن تتحقق خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة إذا ما وُجّه مزيد من الاستثمارات لتحقيق السلامة على الطرق. وعلى سبيل المثال، فإننا نقدر أنه يمكن إنقاذ أرواح أكثر من ٢,٥ مليون شخص إذا أمكن خفض المعدل المقترح للوفيات لكل مركبة بنسبة ٣٠ في المائة أخرى بحلول عام ٢٠٢٠. وهذا الهدف يبدو معقولاً ويمكن تحقيقه. وإذا استخدمنا تقديرات النسب الواردة في تقرير البنك الدولي بين الوفيات والإصابات التي تستدعي العلاج في المستشفى والإصابات الطفيفة، فسيمثل ذلك توفير ٣٧,٥ مليون حالة لتلقي العلاج في المستشفى وحوالي ١٧٥ مليون إصابة طفيفة.

ومن الواضح أن هذه هي تقديرات للعمل وربما أعلنت بأقل من حقيقتها. وقد تكون التخفيضات الأكبر في عدد الوفيات لكل مركبة قابلة للتحقيق، أو لعلنا نتمكن حتى من التوصل إلى تلك الأهداف بأسرع من ذلك. وتوحي بعض الأدلة أيضاً بأن عدد الوفيات في العالم النامي قد يكون أكبر بكثير من الأعداد المبلغ عنها والمحسوبة في تحليلاتنا، وهو ما من شأنه أن يرفع بدرجة أكبر تقديراتنا لعدد الأرواح التي تُنقذ أو الإصابات التي يُمنع حدوثها. ولعلنا نستطيع أن نهدف خلال السنوات الـ ١٥ المقبلة إلى إنقاذ أرواح نحو ٣ إلى ٤ ملايين إنسان، ومنع حدوث ٤٥ إلى ٦٠ مليون إصابة تعالج في المستشفيات و ٢١٠ إلى ٢٨٠ مليون إصابة بين القاصرين. وسنكسب بشكل أكبر على هذه التقديرات لنقيس النتائج التي يمكن تحقيقها. وعندما نربطها بكل حياة إنسان، فهذا يؤثر تأثيراً بالغاً.

والنقطة الأساسية التي نريد توضيحها اليوم هي أن حياة كل إنسان ثمينة وتستحق الحماية على طرقتنا. وحتى بوضع أهداف محافظة لتحسين أداء السلامة، يمكننا أن نتصور إنقاذ أرواح عديدة ومنع حدوث العديد من

ومع ذلك، يمكننا أن نعمل ونحن على ثقة بأن لدينا أدوات وقاية مؤكدة وأن ندرك أن المسؤولية عن الوفيات والإصابات على شبكات الطرق لا يجوز بعد الآن أن تقع على عاتق مستخدمي الطرق فحسب. فمن الناحية التاريخية، كان ثمة تشجيع نشط لنهج إلقاء اللوم على الضحية في إدارة أداء السلامة على الطرق. لكننا اليوم أصبحنا أكثر تقبلاً لوقوع الأخطاء من جانب البشر، وأن ثمة قيوداً حاسمة للبقاء البشري والشفاء من الإصابات. ورؤيتنا قد انتقلت إلى بناء وتشغيل نظام أكثر سماحة قادر على استيعاب الأخطاء البشرية بشكل لا يؤدي إلى الوفاة أو العجز وفقدان الصحة الطويل الأجل.

إن بناء القدرات سيعزز جهودنا لتأمين السلامة على الطرق في المستقبل، ونحانا ستحدده فعالية الإجراءات المتخذة على أصعدة ثلاثة: بناء قدرة البلدان على تصميم استراتيجيات السلامة المستدامة على الطرق وتنفيذ تلك الاستراتيجيات وقياس نتائجها؛ وبناء القدرة من خلال مجموعة البنك الدولي على مواءمة وتنسيق استراتيجيات وعمليات قطاعية ذات نتائج ومحصلات قطرية؛ وبناء قدرة مجموعة البنك الدولي وشركائها في التنمية للتعاون بمزيد من الفعالية ومواءمة الجهود من أجل تحسين السلامة على الطرق.

وحوارنا سوف يستمر بعد اليومين التاليين؛ وما من شك في أن ذلك سيستغرق وقتاً للتوصل إلى توافق في الآراء بشأن أفضل السبل إلى الأمام. ولكن، بغية تركيز مداواتنا في المستقبل، علينا أن نُذكر أنفسنا باستمرار بالمنافع التي يمكن أن تستفيد منها البلدان إن استطعنا الارتقاء بإجراءات تحسين السلامة على الطرق وتعجيل تنفيذها بنجاح.

إننا نسعى لوضع نموذج للعلاقة بين الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق والنمو الاقتصادي في المناطق التي نقوم

ألمانيا، البرتغال، تركيا، السنغال، فرنسا، فيجي، قطر، كوستاريكا، ليختنشتاين، ناورو، نيبال.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1؟

اعتمد مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1 (القرار ٢٨٩/٥٨).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في اختتام نظرها في البند ١٦٠ من جدول الأعمال؟

تقرر ذلك.

رُفعت الجلسة الساعة ١٥/١٣.

الإصابات الأخرى المسببة للعجز، وتخفيف الآلام والمعاناة البشرية، وربما تجنب مصدر آخر لاختلال التوازن بين الدول الغنية والفقيرة.

وهذه الاحتمالات قابلة للتحقيق. وينبغي للمكاسب في مجال رفاهة البشر أن تلهمنا جميعا لبذل جهود عالمية أكبر. ونحن مستعدون في البنك الدولي لأداء دورنا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): استمعنا إلى المتكلم الأخير بشأن هذا البند.

تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/58/L.60/Rev.1، المعنون "تحسين السلامة العالمية على الطرق".

وأود أن أعلن أنه، بعد نشر مشروع القرار، أصبحت البلدان التالية مشاركة في تقديمه: الاتحاد الروسي،