



# Asamblea General

Quincuagésimo octavo período de sesiones

**84<sup>a</sup>** sesión plenaria

Miércoles 14 de abril de 2004, a las 10.00 horas

Nueva York

*Documentos Oficiales*

*Presidente:* Honorable Julian R. Hunte ..... (Santa Lucía)

*En ausencia del Presidente, el Sr. Zarif (República Islámica del Irán), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

*Se abre la sesión a las 10.15 horas.*

## **Tema 160 del programa (continuación)**

### **Crisis de seguridad vial en el mundo**

#### **Proyecto de resolución (A/58/L.60/Rev.1)**

**El Presidente interino (habla en inglés):** Los miembros recordarán que la sesión plenaria de esta mañana se celebra para conmemorar el Día Mundial de la Salud y la presentación del *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, en virtud de la resolución 58/9, de 5 de noviembre de 2003.

Día tras día, de países de todo el mundo llegan informes funestos sobre muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito. Todos los años, los accidentes de tránsito provocan más de un millón de muertes y dejan lesionadas o discapacitadas a entre 20 y 50 millones de personas. Una crisis creciente como esta, que afecta a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, ocupa ahora el lugar que le corresponde en el programa de trabajo internacional. Esta sesión plenaria de la Asamblea General sobre la crisis de seguridad vial en el mundo nos ofrece la oportunidad de examinar las cuestiones plurifacéticas relativas a la seguridad vial y, lo que es muy importante, de centrarnos en el desarrollo de estrategias efectivas para abordarla.

Cuando se examinó por primera vez la cuestión de la seguridad vial en el mundo durante el quincuagésimo quinto período de sesiones, la Asamblea General señaló el rápido aumento de las muertes debidas a accidentes de tránsito y su repercusión en las economías nacionales, en particular en los países en desarrollo. Desde entonces, las Naciones Unidas han adoptado medidas para situar esta cuestión en un primer plano a fin de examinarla y adoptar medidas al respecto. Se trata de una iniciativa que se lleva a cabo con la cooperación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Banco Mundial y otros organismos de las Naciones Unidas.

Por ejemplo, el Día Mundial de la Salud, que celebramos hace apenas una semana, se dedicó a la seguridad vial. El lema del Día, “La seguridad vial no es accidental”, puso de manifiesto que las tragedias del tránsito vial se pueden evitar. En el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, presentado hace poco y elaborado conjuntamente por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, se explican detalladamente las cuestiones fundamentales relativas a los accidentes de tránsito, entre ellas el efecto que tienen en todo el mundo, los factores de riesgo y la manera de abordarlos.

Es evidente que, si las tendencias de la crisis de seguridad vial en el mundo continúan, ello podría dar lugar a una gran crisis sanitaria mundial, con consecuencias importantes en los planos económico y social. Las estadísticas de que disponemos nos permiten hacer una evaluación objetiva de la situación actual y de la

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina C-154A. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.



evolución que probablemente tenga en el futuro si no intervenimos de manera decisiva y urgente.

Las estadísticas son alarmantes. Según los cálculos de la OMS y el Banco Mundial, los costos económicos mundiales de los accidentes viales y las consiguientes lesiones ascienden a aproximadamente 518.000 millones de dólares de los EE.UU. De esta cifra, los países en desarrollo incurren en un gasto de alrededor de 65.000 millones de dólares, que es más de lo que reciben en concepto de asistencia oficial para el desarrollo.

La mayoría de los vehículos motorizados se utilizan en el mundo desarrollado y, por ello, tal vez se podría suponer que la mayoría de las muertes se producen allí. No obstante, las estadísticas presentan un panorama bastante diferente. Alrededor del 85% de las muertes y un porcentaje desproporcionadamente alto de discapacidad en el mundo se producen en los países de bajos y medianos ingresos.

En todo el mundo, las lesiones causadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte de las personas de entre 15 y 44 años, que están en sus años más productivos. En 2000, los accidentes de tránsito fueron la novena causa más importante de mortalidad y morbilidad, al representar el 2,8% del total de muertes y discapacidad en el mundo. Los cálculos de la OMS indican que, si estas tendencias persisten, en 2020 las lesiones causadas por los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa de enfermedad o lesión, superando a otros problemas de salud como la tuberculosis y el VIH/SIDA.

Los costos sociales son incalculables. La muerte de personas que son el sostén de su familia y la atención a largo plazo que requieren las personas que han quedado discapacitadas como consecuencia de accidentes de tránsito sumen a muchas familias en la pobreza o empeoran la situación de familias que ya eran pobres, sobre todo en el mundo en desarrollo. Desde este punto de vista, las posibles consecuencias para el desarrollo sostenible son claras.

Por lo tanto, esta sesión nos debe servir de catalizador para seguir adoptando medidas y fomentar la cooperación internacional al respecto.

La Asamblea General sigue procurando que los Estados Miembros tomen mayor conciencia de la necesidad de examinar críticamente las dimensiones nacionales e internacionales de la política pública de

seguridad vial en el mundo. Nuestras iniciativas a ese respecto deben hacer hincapié nuevamente en la elaboración de normas internacionales estrictas, la cooperación a nivel mundial y, en el caso de los países en desarrollo, el fomento de la capacidad para aplicar esas normas al más alto nivel. También merece una consideración urgente la cuestión más amplia de la prevención de los accidentes, en la que se incluye el desarrollo de una infraestructura que tenga en cuenta tanto a las personas como a los vehículos.

Se ha alentado a tomar parte en el proceso a la comunidad internacional en su conjunto: los gobiernos, las organizaciones internacionales, la sociedad civil y el sector privado. Se nos ha pedido que hagamos de la juventud el objetivo principal de nuestras iniciativas. En mi opinión, el Foro de los Interesados en la seguridad vial en el mundo, que ha de celebrarse mañana, es una iniciativa oportuna, en la que quisiera alentarlos a participar.

El éxito de algunos países en la reducción drástica de las colisiones y las lesiones pone de relieve que es posible prevenir los accidentes y las víctimas. Ello nos demuestra que podemos reducir el riesgo de lesiones y muerte si adoptamos un enfoque sistemático encaminado a comprender cómo se relacionan entre sí las personas, los vehículos y el medio ambiente. Asimismo, se requiere un enfoque amplio que comprenda esferas tales como los servicios sanitarios de urgencia, la educación en materia de prevención, la legislación y la aplicación de la ley.

Me parece que los Estados Miembros están de acuerdo en que debemos hacer más para encarar la cuestión de la seguridad vial y para convertirla en uno de los temas en que centra su atención el sistema de las Naciones Unidas. En el informe conjunto de la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial se han propuesto derroteros importantes. Los gobiernos y los organismos de las Naciones Unidas deben tomar más medidas en esta esfera. También debemos alentar a la sociedad civil y al sector privado a colaborar con nosotros en estas iniciativas. Hemos propuesto que la crisis de seguridad vial se considere desde la perspectiva más amplia posible, que comprenda desde la salud hasta la ejecución de la ley. Para ayudar a los países en desarrollo a mejorar la seguridad vial deben movilizarse los recursos necesarios, de manera coherente con la gravedad y la urgencia de los problemas de seguridad vial a los que hacen frente.

Creo que estamos preparados para conseguir un cambio significativo, reducir los riesgos y salvar vidas. Tenemos que tomar medidas decisivas y tenemos que hacerlo ahora.

Doy ahora la palabra a la Vicesecretaria General, Sra. Fréchette.

**La Vicesecretaria General** (*habla en inglés*): Esta reunión de la Asamblea General consigue que se preste atención a una crisis mundial que tanto lo necesita, crisis que existe frente a nuestros propios ojos y que, con algunas nobles excepciones, ha estado hasta el momento extrañamente fuera de la pantalla del radar de la política pública. Cada año mueren en accidentes de tráfico 1,2 millones de hombres, mujeres y niños. No cabe duda de que esto sería suficiente para hacer de la seguridad vial una cuestión de primer orden en materia de salud pública en el mundo.

Al igual que ocurre con muchos otros problemas de salud pública, los pobres sufren desproporcionadamente. Más del 80% de esos 1,2 millones de muertes ocurren en países de bajos y medianos ingresos. En esos países, quienes más riesgo corren de sufrir lesiones o muerte en un accidente vial son peatones, ciclistas, motociclistas y personas que utilizan los medios informales de transporte público.

Las consecuencias humanas de los accidentes viales son con frecuencia devastadoras. Los supervivientes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias dolorosas y a menudo prolongadas de las lesiones, la discapacidad como los traumatismos, la incapacidad y la rehabilitación. El costo de la atención médica y la pérdida de un proveedor primario de la subsistencia pueden dejar a una familia en la pobreza.

Los costos económicos son también enormes. Las lesiones causadas por accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países entre el 1% y el 2% de su producto nacional bruto, un total de más de 500.000 millones de dólares de los EE.UU. anuales. El costo en los países de bajos y medianos ingresos supera la cantidad que reciben en concepto de asistencia para el desarrollo.

Ello no tiene que ser así. Se tiene una opinión fatalista con respecto a las colisiones viales, opinión que a menudo se ve reforzada por la utilización del término “accidente”, en lugar de “choque” o “colisión”. Sin embargo, muchos de los riesgos conexos están totalmente bajo nuestro control. Muchos choques

pueden prevenirse, y los efectos de muchos otros pueden reducirse. Es mucho lo que podemos hacer para que se tome mayor conciencia al respecto. Debemos velar por que los logros en materia de salud pública y desarrollo, que tanto han costado, no se vean socavados por esas lesiones y muertes que pueden evitarse.

Sí. Es mucho lo que tenemos que hacer. No obstante, sabemos lo que da buenos resultados y disponemos de conocimientos para hacer los cambios necesarios. Se trata de un problema multisectorial que no recae únicamente dentro del ámbito de competencia de los ministerios de transporte. Los ministerios de salud, hacienda, medio ambiente, educación, justicia, policía y otros tienen que trabajar con el sector del transporte para mejorar la seguridad vial.

Podemos animarnos con el entusiasmo generalizado del que han hecho gala tantas organizaciones y expertos en todo el mundo, enseñando y aprendiendo acerca de la seguridad vial y tomando la iniciativa para hacer que las carreteras sean más seguras. El sistema de las Naciones Unidas, en la que se incluyen la Organización Mundial de la Salud, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial, entre otros organismos, seguirá desempeñando la función que le corresponde.

Insto a los Estados Miembros y a la sociedad civil a que tomen medidas concertadas sobre cuestiones esenciales, tales como una difusión más amplia de los dispositivos de seguridad, un mejor diseño de las carreteras y los vehículos y medidas más firmes contra el exceso de velocidad y contra quienes conducen mientras sus reacciones se ven afectadas por el alcohol o los estupefacientes.

Asimismo, exhorto a la comunidad de donantes a que haga más inversiones en esta esfera. El apoyo que se presta actualmente a la seguridad vial en los países en desarrollo es insuficiente. Esas contribuciones serían rentables y, lo que es aún más importante, salvarían vidas.

La seguridad vial no es accidental, como ya se ha señalado. Requiere el compromiso de los dirigentes al más alto nivel posible. Cuanto menos hagamos al respecto, más vidas quedarán destrozadas. Insto a la Asamblea General a que apruebe una resolución que refleje nuestra voluntad unánime de mejorar la seguridad vial en el mundo. Recordémonos mutuamente y a

nosotros mismos que al trabajar conjuntamente podemos salvar vidas.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Tras haber celebrado consultas con los Estados Miembros y con su autorización, concedo ahora la palabra al Director General de la Organización Mundial de la Salud, de conformidad con la resolución 58/9, de 5 de noviembre de 2003.

**Sr. Lee** (Organización Mundial de la Salud) (*habla en inglés*): La primera persona a la que mató un automóvil fue Bridget Driscoll, del Reino Unido. Tenía 44 años de edad y era madre de dos hijos. Fue atropellada en el Crystal Palace de Londres el 17 de agosto de 1896. El automóvil viajaba a 12 kilómetros por hora. Nunca supo lo que la había golpeado. El médico forense británico dictaminó que la muerte había sido accidental. En sus declaraciones durante la investigación advirtió: “Esto nunca debe volver a suceder”.

Hace veinte años, Michel Zeller conducía al trabajo cuando su automóvil chocó contra un camión. No falleció pero quedó en coma durante seis meses. Asistió a nuestra celebración del Día Mundial de la Salud, que tuvo lugar en Ginebra la semana pasada, y lo hizo en una silla de ruedas pues sus lesiones lo habían dejado paralizado de por vida. Su esposa habló en su nombre ya que había perdido el uso de la voz. A ella misma le fue muy difícil hablar, no porque padeciera alguna lesión, sino por su conmoción al recordar lo que había ocurrido. Su mensaje fue que ello nunca debe volverle a ocurrir a nadie. En nombre de su familia y de millones de otras personas que sufren de la misma manera cada año, traigo hoy a la Asamblea el mismo mensaje.

Doy las gracias al Gobierno de Omán por haber tomado la iniciativa de plantear este tema a la Asamblea General en el día de hoy. Las defunciones, las heridas y las pérdidas económicas que causan los accidentes de tránsito pueden evitarse. El *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, que publicamos la semana pasada en París, expone los factores de riesgo conocidos y las medidas preventivas de eficacia conocida. Algunas de estas medidas consisten en promulgar y aplicar leyes sobre los cinturones de seguridad, los sistemas de sujeción para niños, los cascos y la prohibición de consumir bebidas alcohólicas y conducir, la promoción de la circulación con los faros de los vehículos encendidos durante el día y el mejoramiento de la visibilidad para todos los usuarios de las carreteras. Además de la

promulgación de leyes y la sensibilización, los países tienen que elaborar políticas de promoción de vehículos más seguros, una gestión más segura del tráfico y la concepción de carreteras más seguras. Los países con más éxito en la esfera del fomento de la seguridad han sido los que han procurado la participación de diversos grupos del Gobierno, la sociedad civil y la industria en un programa de seguridad vial coordinado. Todos los sectores, sobre todo los del transporte, la educación, la salud y la aplicación de la ley, tienen una función que desempeñar para hacer frente al problema.

El público debe incrementar su contribución mediante el fortalecimiento de los servicios de urgencia para las víctimas, el mejoramiento de la recolección de datos, la contribución a la formulación de políticas y la promoción de las actividades de prevención. Los organismos internacionales, la comunidad de donantes y las organizaciones no gubernamentales tienen todos un importante papel que desempeñar en aras de la promoción de la seguridad vial. Todos nosotros, ya seamos peatones, conductores o responsables en el proceso de toma de decisiones, podemos contribuir a estos esfuerzos. La seguridad vial no es accidental. Los accidentes de tránsito disminuyen cuando se reconoce que pueden evitarse y se actúa en consonancia. Decidamos todos aquí y ahora dar a la seguridad vial la prioridad que merece.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Excmo. Sr. Yousef Bin Al-Alawi Bin Abdulla, Ministro de Relaciones Exteriores de Omán, para que presente el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1.

**Sr. Abdulla** (Omán) (*habla en árabe*): En primer lugar, quisiera expresar mi sincera gratitud al Secretario General por su valioso informe sobre la crisis de seguridad vial en el mundo (A/58/228). El informe representa un gran avance cualitativo en nuestras deliberaciones sobre esta crisis humanitaria, que afecta a la vida de las personas y las comunidades en todo el mundo. También quisiera expresar mi agradecimiento al Sr. Lee Jong-wook, Director General de la Organización Mundial de la Salud, por su exposición general y exhaustiva sobre los principales temas del *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*.

Felicitemos a la Organización Mundial de la Salud y al Banco Mundial por la publicación de ese importante documento, al que han contribuido más de

100 expertos que representan a todos los continentes y a diversos sectores. También deseamos encomiar al Gobierno amigo de Francia por haber sido anfitrión de una conferencia que se celebró en París el 7 de abril de 2004, en la que se destacaron las consecuencias de los accidentes de tránsito y los medios para evitarlos.

A lo largo de toda la historia de la humanidad, siempre se ha situado a la persona en el centro del desarrollo. El éxito de todo plan de desarrollo depende, en gran medida, de que se satisfagan las necesidades humanas. Puede haber obstáculos que impiden aprovechar los frutos del desarrollo. No obstante, es preciso buscar soluciones. Los accidentes de tránsito y las lesiones que causan son una cuestión importantísima y un problema de salud pública que preocupa mucho a las personas, las familias y las comunidades.

En la esfera social, las estadísticas indican que casi 3.000 personas mueren todos los días como consecuencia de accidentes de tránsito, lo que provoca más de un millón de muertes anuales. Asimismo, entre 20 y 50 millones de personas resultan heridas todos los años y algunas quedan discapacitadas el resto de su vida. Los estudios indican que si no se adoptan medidas urgentemente para remediar este problema, las lesiones causadas por accidentes de tránsito pueden convertirse en la tercera causa de muerte en los países en desarrollo en 2020.

En la esfera económica, las lesiones causadas por accidentes de tránsito tienen consecuencias negativas para la economía de los países. Las estadísticas demuestran que todos los años se gastan aproximadamente 518.000 millones de dólares de los EE.UU. como consecuencia de este tipo de lesiones, que afectan a los grupos más productivos. Los países menos adelantados y otros países en desarrollo registran aproximadamente el 85% de ese tipo de accidentes que, a su vez, suponen una carga adicional para sus economías, que ya de por sí soportan un gravamen excesivo. Somos conscientes de esta crisis en ciernes y, por ello, creemos que no hay que escatimar esfuerzos para apoyar y fortalecer los programas encaminados a aumentar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras y ahorrarles el flagelo de esta crisis humanitaria.

En este contexto, quisiera señalar las medidas que aplica mi Gobierno a nivel nacional desde 1997. Entre otras cosas, comprenden la promulgación de legislación, la creación de un organismo nacional dedicado a la seguridad vial, la actualización de disposiciones

exhaustivas que atiendan a las necesidades de las personas lesionadas y su rehabilitación y la creación de un registro para obtener información detallada sobre las consecuencias de las lesiones, a fin de minimizar la crisis y con el objetivo final de crear un entorno propicio para que nuestros ciudadanos logren un mayor desarrollo social y económico.

Consideramos que nuestras deliberaciones sobre la seguridad vial deben ser algo más que una mera formalidad, y que deben tomarse medidas serias de inmediato a escala nacional, regional y mundial inmediatamente. Para ello es preciso una firme voluntad política, así como esfuerzos concertados y constantes por parte de una amplia gama de sectores, desde los usuarios de las carreteras hasta los gobiernos y los fabricantes de vehículos, así como las organizaciones regionales e internacionales, que deben trabajar de consuno a fin de definir medidas y criterios sensatos para hacer frente a esta crisis en ciernes.

Esa premisa sirvió de base a la iniciativa de Omán que tiene por objeto la sensibilización en materia de seguridad vial, plasmada en la resolución 58/9, en la que, entre otras cosas, se pide que se haga un esfuerzo mundial de concienciación sobre la crisis de seguridad vial y sus consecuencias. En la resolución también se subraya la necesidad de poner en marcha mecanismos para mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras mediante la reducción de las consecuencias negativas de los accidentes viales.

En ese contexto, me complace presentar el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, sobre el que el Gobierno de mi país celebró numerosas consultas con otros Estados Miembros para llegar a un consenso que reflejara los objetivos de nuestros países y las expectativas de nuestros pueblos. El proyecto de resolución se basa en las recomendaciones prácticas contenidas en el informe del Secretario General y en el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito* de la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial. Los aspectos fundamentales del proyecto de resolución que la Asamblea tiene ante sí y que esperamos se apruebe sin someterse a votación, son los siguientes.

En primer lugar, en dicho proyecto de resolución se invita a la Organización Mundial de la Salud a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, coordine las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas.

En segundo lugar, se pide al Secretario General que, al presentar su informe a la Asamblea General en su sexagésimo período de sesiones, con arreglo a lo dispuesto en la resolución 58/9, se utilicen los conocimientos especializados de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como de la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, en materia de seguridad vial.

En tercer lugar, se subraya la necesidad de que se siga fortaleciendo la cooperación internacional mediante el aumento de la capacidad financiera e institucional de los países en desarrollo, teniendo en cuenta las necesidades de dichos países, para tratar cuestiones de seguridad vial.

Los patrocinadores del proyecto de resolución son Afganistán, Argelia, Argentina, Armenia, Australia, Azerbaiyán, Bahrein, Bangladesh, Brunei Darussalam, China, Djibouti, Ecuador, Egipto, Guatemala, Guyana, Islandia, India, Indonesia, Irlanda, República Islámica del Irán, Israel, Kazajstán, Kuwait, Líbano, Luxemburgo, Malasia, Moldova, Mónaco, Marruecos, Pakistán, Panamá, República de Corea, Rumania, Rwanda, Arabia Saudita, Singapur, Eslovenia, Sudáfrica, Sudán, Suiza, República Árabe Siria, Tailandia, ex República Yugoslava de Macedonia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turkmenistán, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Venezuela, Viet Nam, Yemen y Zambia.

Las responsabilidades y los retos que quedan por delante son enormes y requieren una voluntad política firme en el marco de una asociación mundial efectiva entre los Estados Miembros, las organizaciones regionales e internacionales y la sociedad civil. En esa asociación debe contemplarse la adopción de iniciativas y programas, así como el intercambio de conocimientos especializados sobre seguridad vial, además de la promulgación de leyes acordes con nuestros objetivos y aspiraciones de reducir las lesiones causadas por accidentes de tránsito en las generaciones futuras.

Para concluir, permítaseme decir que enfrentamos una gran crisis y que es imprescindible seguir fortaleciendo la cooperación por medio de la participación activa de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y la sociedad civil, a fin de lograr un entorno más seguro y estable para todos.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): (*habla en inglés*): Doy la palabra el Ministro de Transporte de

Irlanda, Sr. Seamus Brennan, quien formulará una declaración en nombre de la Unión Europea.

**Sr. Brennan** (Irlanda) (*habla en inglés*): Tengo el honor de intervenir en nombre de la Unión Europea. Los siguientes países hacen suya esta declaración: los 10 países adherentes, que ingresarán a la Unión Europea en una ceremonia especial que se celebrará en Dublín el 1º de mayo de 2004, a saber, Chipre, la República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia; los países candidatos, Bulgaria, Rumania y Turquía; los países del Proceso de Estabilización y Asociación y posibles candidatos, Albania, Bosnia y Herzegovina, Croacia, la ex República Yugoslava de Macedonia y Serbia y Montenegro; así como los países que pertenecen a la Asociación Europea de Libre Comercio y son miembros del Espacio Económico Europeo, Islandia y Noruega.

El debate de hoy tiene lugar al final de una semana en la que las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud (OMS) nos han pedido que hagamos hincapié en particular en la seguridad vial. Los accidentes de tránsito alcanzan proporciones epidémicas en muchos Estados y, al parecer, por lo general se acepta que son consecuencia inevitable de una creciente movilidad. Esa opinión se funda e influye en el tipo de conducta que crea un ambiente propicio para tales accidentes. Para impugnar dicha conducta y sus premisas es necesaria una labor de paladines. La presentación del tema de la seguridad vial en esta sesión plenaria en el día de hoy refleja la decisión y el compromiso del Ministro bin Al-Alawi Bin Abdulla, de Omán, en el sentido de que las sociedades en todo el mundo deben encarar las causas y las consecuencias de los accidentes de tránsito.

Como hemos escuchado hoy, en el contexto de los 1,2 millones de muertos y de los 50 millones de heridos que se registran en nuestras carreteras, la publicación en París, la semana pasada, el Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial es una observación oportuna sobre la seguridad vial en un sentido lato. En dicho informe se presenta una visión general de la seguridad vial en el mundo, se recalca el alcance del problema y se debaten las políticas destinadas a prevenir los accidentes y a reducir sus efectos.

La OMS señaló de manera clara y en términos contundentes las consecuencias de nuestra aceptación

del carácter inevitable de los accidentes de tránsito. La inacción podría tener como resultado que las lesiones causadas por accidentes de tránsito se convirtieran en el tercer factor que contribuye a la carga mundial de enfermedades y lesiones antes de 2020.

Sin embargo, muchas sociedades y Gobiernos han optado por enfrentar este desafío. En realidad, creo que la mentalidad con respecto a la seguridad vial está cambiando. Las muertes por accidentes de tránsito ya no se aceptan como corolario inevitable del aumento de la movilidad. Por el contrario, hoy se considera que lograr una reducción constante de los niveles de accidentes de tránsito es un desafío que merece esfuerzos considerables.

Por ejemplo, en Australia y el Canadá se han hecho grandes progresos. Asimismo, en Europa es posible observar los éxitos de países como Suiza, los Países Bajos y el Reino Unido. A pesar del aumento del número de vehículos y de conductores, esos países han registrado drásticas reducciones de los niveles de accidentes de tránsito. Además, paralelamente a los éxitos de esos países, otros países europeos han logrado un mejoramiento considerable. Es importante subrayar que estos éxitos se basan, en términos generales, en la adopción de enfoques de seguridad vial planificados y amplios, con objetivos ambiciosos, en los que todos los protagonistas participan en la aplicación de una estrategia. En los últimos años, esos enfoques han hecho posible reducir drásticamente las muertes por accidentes de tránsito en mi país, Irlanda.

También es conveniente que los esfuerzos emprendidos a nivel nacional se reflejen y complementen a nivel de la Unión Europea. De hecho, la Unión Europea ha reconocido que aún se pueden lograr mayores avances si todos los Estados miembros están dispuestos a compartir, no sólo una visión para el futuro, sino también las mejores prácticas que en el pasado hicieron posibles esos logros a nivel nacional. En relación con los acontecimientos recientes a este respecto, permítame destacar que el Programa de acción para la seguridad vial en Europa, que presentó la Comisión Europea en junio de 2003, tiene como objetivo central reducir en un 50% el número de muertes por accidentes de tránsito en 2010, en comparación con 2001. En la Unión Europea actual, de 15 Estados miembros, se registran 1,3 millones de accidentes al año, que ocasionan 40.000 muertes y 1,7 millones de heridos, con un costo económico estimado del 2% del producto interno bruto de la Unión Europea. Por ende, nuestro objetivo

se traduce en lograr una reducción de 20.000 muertes anuales.

El Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros de Transporte Europeos han apoyado explícitamente esta meta en muchas ocasiones. Al hacerlo, han asignado a la seguridad vial un lugar prioritario en el programa político, lugar que mantendrá pues dicha seguridad requiere un esfuerzo constante.

En el Programa se señalan como causas fundamentales de los accidentes y factores que contribuyen a sus efectos el exceso de velocidad; la ingestión de bebidas alcohólicas y la falta de aplicación de medidas de protección, como los cinturones de seguridad y los cascos de motociclistas. Por ello, en él se subraya la necesidad urgente de aplicar de manera más estricta la legislación vigente al respecto. Además, en el Programa de acción se presenta a los Estados europeos una visión general de la información pertinente y de las medidas —legislativas y de otra índole— que se requieren para lograr la meta de una reducción del 50% de las muertes por accidentes de tránsito. También se describen las estructuras por medio de las cuales podemos abordar mejor estas cuestiones, y se proporciona la información necesaria para alcanzar los resultados logrados por los Estados que se han colocado a la vanguardia de la política de seguridad vial.

Además, en el Programa al que me refiero se hace hincapié en la necesidad absoluta de que la sociedad civil participe en el mejoramiento de la seguridad vial. Para tal efecto, se insta a los dirigentes de los sectores público y privado a que suscriban una Carta de Seguridad Vial en la que indiquen cuáles son sus metas en materia de seguridad vial y cuáles son las actividades que piensan realizar para lograrlas. La semana pasada tuve el privilegio de presidir en Dublín una ceremonia en la que, en presencia de los Ministros de Transporte de los países de la Unión Europea, firmaron la Carta aproximadamente 39 organizaciones y compañías, cada una de las cuales se comprometió a tomar medidas concretas y mensurables para mejorar la seguridad vial.

En el Programa de Acción de la Unión Europea también se hace mucho hincapié en la necesidad de que se recopilen datos sobre los choques de vehículos e información relativa a los programas de prevención de las colisiones que se aplican en cada uno de los Estados miembros. Esto se logrará por medio del establecimiento del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, que difundirá información sobre las prácticas

recomendadas para hacer frente a los retos en materia de seguridad vial.

Por supuesto, es obvio para todos que el intercambio de información sobre las mejores prácticas recomendadas debe darse entre todas las naciones del mundo, no sólo entre los miembros de la Unión Europea. Todos podemos aprender de la experiencia de otras naciones en esta esfera. Para ello, en el proyecto de resolución que estamos examinando en esta sesión plenaria se propone que se designe a una organización por conducto de la cual se pueda intercambiar la información y experiencia a nivel mundial.

El éxito que han tenido los programas de seguridad vial en muchos países en los últimos años, en realidad en los últimos decenios, demuestra que es posible hacer frente a lo que se ha convertido en una de las mayores amenazas para la salud mundial. La ampliación de ese éxito mediante la promoción de esos programas a escala mundial es, al mismo tiempo, un reto y una oportunidad. Exhorto a todos a que enfrenten ese reto y reduzcan drásticamente el número de personas que pierden la vida innecesariamente en las carreteras todos los días, todos los años.

**Sr. Mineta** (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Es para mí un gran honor tener la oportunidad de representar hoy a mi país, día en que la Asamblea General concentra su atención en la cuestión crucial de la seguridad vial. Esta es una cuestión que preocupa a mi país profunda e intensamente. Encomio al Sultanato de Omán por su liderazgo al hacer que esta cuestión se colocara a la vanguardia de la agenda internacional, ya que la seguridad vial es, indudablemente, un problema mundial. Hemos escuchado esta mañana a la Vicesecretaria General, Sra. Louise Fréchette, y al Director General de la Organización Mundial de la Salud, Sr. Lee Jong-wook, que nos han indicado la magnitud del desafío que enfrentamos.

Más de 1 millón de personas pierden la vida todos los años debido a accidentes de tránsito. Eso significa que 1 millón de madres y padres, hermanas y hermanos, esposas y esposos no llegan de regreso al hogar. Lo más trágico es que muchas de esas muertes podrían haberse evitado.

El costo es tremendo en vidas humanas y padecimientos, así como en términos económicos y oportunidades perdidas. Las Naciones Unidas calculan que el costo económico de las lesiones provocadas por accidentes de tránsito es de unos 518.000 millones de

dólares de los EE.UU. por año. Imaginemos cuánto sufrimiento podría evitarse si nuestras naciones invirtieran ese dinero perdido en educación, salud pública, desarrollo económico, transporte y otras necesidades acuciantes.

Sin embargo, si no hacemos nada, más personas seguirán muriendo innecesariamente. Las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud indican que, para el año 2020, los accidentes de tránsito se ubicarán en el tercer lugar, por adelante del paludismo, la tuberculosis y el VIH/SIDA, entre todas las causas de enfermedades a nivel mundial.

Mi mensaje de hoy a la Asamblea es que no tenemos por qué aceptar, en ningún lugar del mundo, la morbilidad como precio de la movilidad. La experiencia ha demostrado que la mayor libertad y productividad que genera el transporte no tienen por qué obtenerse a costa de la seguridad de nuestros ciudadanos. A mediados del decenio de 1960, los Estados Unidos comenzaron a concentrar sus esfuerzos en mejorar la seguridad vial. En ese entonces, nuestro país tenía una tasa de mortalidad de 5,5 fallecimientos por cada 100 millones de millas recorridas. Desde entonces, se han producido muchos cambios. La población de los Estados Unidos ha aumentado considerablemente, y el número de automóviles y de conductores en nuestras carreteras se ha incrementado muchísimo. Sin embargo, durante ese mismo período hemos podido reducir la tasa de mortalidad en un 72%, es decir, a 1,5 fallecimientos por cada 100 millones de millas recorridas. Ese es un éxito realmente asombroso logrado en un período relativamente breve.

No obstante, sabemos que aún podemos mejorar. Debemos hacerlo. El hecho de que 43.000 personas mueran cada año en los Estados Unidos debido a accidentes de tránsito es inaceptable. Por ello, el Gobierno del Presidente George W. Bush se ha fijado la meta de reducir la tasa de mortalidad debida a accidentes de tránsito en un tercio para el año 2008, es decir, a un fallecimiento por cada 100 millones de millas recorridas.

Me enorgullece especialmente el historial de nuestro país en este sentido cuando pienso en la protección de nuestros ciudadanos más vulnerables: nuestros niños. En una sola generación, los Estados Unidos han reducido drásticamente el número de muertes infantiles en accidentes de tránsito. Hoy en día, esa cifra ha alcanzado un nivel históricamente bajo. El criterio que utilizamos para ayudar a proteger a nuestros niños pone de manifiesto nuestra estrategia de seguridad vial.



En 1966, establecimos en el seno del Gobierno nacional un organismo único para que se ocupara de la seguridad vial, le conferimos autoridad para actuar y le proporcionamos una fuente de financiación exclusiva para que pudiera llevar a cabo su trabajo. El organismo comenzó a recoger datos fiables para saber cuán seguros estaban nuestros niños cuando viajaban en vehículos motorizados. Pronto se hizo patente un hecho muy importante: mueren más niños debido a accidentes de tránsito que a causa de enfermedades.

Utilizando esos datos, hemos podido desarrollar un enfoque amplio para reducir las muertes infantiles. Nuestros ingenieros diseñaron automóviles que absorben mejor los impactos, a fin de proteger a los niños en caso de choque. Diseñaron asientos especiales para los niños, e instruimos a los padres sobre la importancia de utilizarlos para garantizar su seguridad en lugar de permitirles que viajen en el regazo, o en el piso o la parte trasera de un camión. Establecimos normas para las empresas que fabrican vehículos y asientos para niños, y nuestros legisladores aprobaron leyes sobre la seguridad de los pasajeros infantiles con miras a velar por la protección de este segmento tan vulnerable de nuestra sociedad. Por último, nuestro organismo de seguridad vial ha venido trabajando desde hace 30 años para mejorar los servicios médicos de urgencia y los sistemas traumatológicos, a fin de que las víctimas de choques reciban una atención adecuada después de los accidentes.

Reconocemos que el carácter de los problemas de seguridad vial varía en función del país, y eso mismo debe suceder con nuestras soluciones. Sin embargo, podemos aprender mucho unos de otros. Espero sinceramente que la sesión de hoy marque el inicio de una colaboración internacional de amplia base y constante que se centre en todos los aspectos de la seguridad vial: el comportamiento de los conductores, los pasajeros y los peatones; la seguridad de los vehículos y el medio ambiente de las carreteras.

Hoy estoy aquí para declarar que los Estados Unidos están dispuestos a compartir su experiencia y sus conocimientos especializados con la comunidad mundial y a aprender de otras naciones al trabajar de consuno para prevenir las muertes y las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Seguiremos trabajando en el seno de las Naciones Unidas, especialmente en el marco de los Grupos de Trabajo 1 y 29 de la Comisión Económica para Europa, con el fin de intercambiar información sobre las mejores prácticas y de

elaborar recomendaciones para una estrategia general de prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito que aborde los aspectos relacionados con los vehículos, el comportamiento humano y la infraestructura.

En un mensaje a la comunidad internacional con motivo del Día Mundial de la Salud 2004, nuestro Presidente, Sr. George W. Bush, manifestó el firme compromiso de los Estados Unidos “con la seguridad vial y con el objetivo de salvar más vidas en todo el mundo”.

Ha llegado el momento de actuar. La providencia nos ha dado una oportunidad de cambiar la historia. Ninguna otra crisis de salud pública tiene una cura tan evidente. Ninguna otra causa de muerte se puede prevenir tan claramente, si los dirigentes del mundo se unen para educarse unos a otros y educar a sus ciudadanos sobre la manera de poner fin a las muertes innecesarias en nuestras carreteras.

Esa es la tarea que tenemos ante todos nosotros. Si estamos decididos a desempeñar nuestra labor, se evitará dolor y la pena a millones de personas en nuestra familia mundial, y ese es un objetivo que merece todos nuestros esfuerzos.

**Sr. Tussumo** (Kazajstán) (*habla en ruso*): En primer lugar, deseo dar las gracias al Presidente por haber convocado esta sesión de la Asamblea General dedicada a la cuestión de la crisis de accidentes de tránsito en el mundo. La pertinencia de esta empresa y el momento oportuno en que se encara son innegables, teniendo en cuenta que los accidentes de tránsito se están convirtiendo en una de las principales causas de muerte. Según las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en 2020 las lesiones causadas por accidentes de tránsito podrían convertirse en una amenaza más grave que el paludismo, la tuberculosis y el SIDA. Suscita especial preocupación el hecho de, cada vez más, las víctimas de los accidentes de tránsito son los jóvenes.

El análisis de la situación demuestra que los accidentes de tránsito repercuten física y psicológicamente no sólo en las víctimas, sino también en sus familias. Tienen consecuencias sociales y económicas negativas, especialmente en la salud, y están agotando recursos que podrían asignarse a objetivos económicos y sociales. Habida cuenta del alcance de la crisis, creemos que las Naciones Unidas y sus organismos y programas especializados deben trabajar con empeño con miras a desarrollar una política general en el ámbito de la

seguridad vial. Compartimos plenamente la opinión de que los organismos de las Naciones Unidas podrían incluir la seguridad vial en sus estrategias en esferas tales como el desarrollo sostenible, el medio ambiente, las cuestiones de género y las políticas relacionadas con los intereses de los niños, las mujeres y los ancianos.

También consideramos que la seguridad vial debería constituir el centro de atención de los países cuyas carreteras forman parte de corredores de tránsito internacional. El Programa de Acción de Almaty destinado a ampliar la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito hizo especial hincapié en que los principales problemas de la seguridad vial radican en la falta de normas técnicas unificadas y en la deficiencia de los servicios técnicos. Dada la extremada urgencia del problema, Kazajstán considera que el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, presentado por Omán, mejora la seguridad vial en todo el mundo, con especial hincapié en la necesidad de fortalecer la cooperación internacional para reforzar las medidas adoptadas por los países en desarrollo y los países en transición, especialmente para fomentar su capacidad de velar por la seguridad vial. Es muy importante que se otorgue a la OMS una función de coordinación en el contexto de las Naciones Unidas sobre cuestiones de seguridad vial. La labor de la OMS contará con el apoyo de las comisiones regionales de las Naciones Unidas.

Kazajstán es el centro del continente euroasiático. Nuestras carreteras tienen una longitud total de más de 100.000 kilómetros, 13.000 de los cuales son de importancia internacional. Aproximadamente 15 millones de personas viven en el territorio de Kazajstán, y utilizan más de 1,4 millones de automóviles. El Gobierno de Kazajstán concede una atención prioritaria a las cuestiones de seguridad vial. Prácticamente hemos concluido la legislación en la esfera de la seguridad vial en la República. Las disposiciones básicas del sistema del Estado han quedado consagradas en nuestra ley sobre seguridad vial, que determina las normas jurídicas para garantizar la seguridad vial. La ley establece las normas jurídicas que regulan las cuestiones relativas a la seguridad vial. Establece el principio de que debe darse más prioridad a la vida y la salud de nuestros ciudadanos que a las necesidades imperiosas que se planteen en el plano económico como resultado de las actividades empresariales, así como la responsabilidad del Estado de garantizar la seguridad vial. También establece las autoridades de Gobierno y los órganos del Estado, así como la responsabilidad de las

personas que participan en la gestión de la seguridad vial cuyas actividades están vinculadas a las organizaciones de transporte y de tráfico.

Desde que logramos la independencia, se han establecido e integrado tres programas del Estado que regulan la seguridad vial y la seguridad del tráfico. También hemos establecido dos órganos consultivos cuya labor consiste en preparar propuestas estratégicas en esta esfera. Somos parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre la circulación vial y en otras convenciones en este ámbito.

Deseamos señalar en particular que la manera en que gestionamos la circulación y la seguridad vial se ajusta a las normas internacionales y que las grandes ciudades de Kazajstán cuentan con sistemas automatizados de control de la circulación. En este aspecto, utilizamos la tecnología más avanzada. En relación con la legislación nacional, nuestro Ministerio del Interior se está ocupando de la cuestión de la seguridad vial y está administrando una política de Estado uniforme.

El 7 de abril tuvo lugar la celebración tradicional del Día Mundial de la Salud. Este año trataremos el problema de las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Kazajstán apoya plenamente el llamamiento del Secretario General para que haya cooperación internacional y unidad en esta campaña mundial.

**Sra. González (Costa Rica):** Es un placer para mí estar en este Salón representando a mi país para hablar de un tema tan sensible para el mundo actual. Las carreteras son testigo una y otra vez de muerte, situación que todos estamos obligados a evitar. Costa Rica ha demostrado que tiene un fuerte compromiso político con el tratamiento del tema de la seguridad vial. Prueba de ello puede constatarse en el plan nacional de seguridad vial, con el que mi país se ha propuesto tratar el tema mediante seis acciones específicas. La primera de ellas es el tema de la infraestructura, la segunda tiene que ver con la policía de tránsito, la tercera con el sistema de educación, la cuarta con la forma en que nuestros conductores acreditan sus licencias, la quinta con el fortalecimiento de la legislación y la sexta con las campañas que tienen que ver con esos temas.

En relación con el tema de la infraestructura, hemos determinado que hay una serie de proyectos que se han venido desarrollando en nuestro país sin tener contenido de seguridad vial, es decir, generamos carreteras, o estábamos acostumbrados a hacerlo, sin

haber introducido los criterios de seguridad vial a la hora de diseñarlas. Eso está cambiando en mi país.

En relación con el segundo tema, en dos años hemos modificado completamente el papel de la policía de tránsito, que estaba acostumbrada a hacer una vigilancia pasiva y a posteriori, una vez que ya el accidente de tránsito había tenido lugar, para lograr que pasara a una vigilancia activa y lograr que nuestros policías entiendan que tienen un papel primordial en la prevención de accidentes.

En cuanto al tercer tema, nuestro Presidente, el Sr. Abel Pacheco, ha firmado un decreto para introducir en toda la cadena de aprendizaje, desde el jardín de infancia hasta el colegio, el tema de la educación en materia de seguridad vial.

En relación específica con el currículum que debe seguirse para obtención de la licencia, nuestro país está modificando tanto las pruebas teóricas como las pruebas prácticas.

Con respecto al tema de las campañas, quiero detenerme un minuto para subrayar el tema de la campaña del cinturón de seguridad, que mi país lanzó hace escasos seis meses, con el lema “Por amor, use el cinturón”, con el apoyo de la Federación Internacional de Automovilismo, y que nos dio la gran sorpresa de lograr en tan sólo seis meses que nuestros legisladores, nuestros senadores, aprobaran la ley para el uso obligatorio del cinturón en Costa Rica.

Costa Rica se complace en patrocinar el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, que ha propuesto Omán, precisamente porque cree que estos componentes son fundamentales para evitar la continuación de la muerte en las carreteras. En Costa Rica, con todas las acciones que se ha propuesto y que de manera muy resumida les he explicado, hemos logrado en un año que se evitaran 50 muertes en relación con el año anterior. De esta manera, hemos logrado una reducción de un punto en la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes, luego de dos años de haber lanzado este plan nacional de seguridad vial. Efectivamente, creemos firmemente que la lucha vale la pena y que sólo convirtiéndola en una prioridad, tanto de los Gobiernos como de la sociedad civil, podemos tener éxito.

**Sr. Zhang Yishan** (China) (*habla en chino*): Para conmemorar este año el Día Mundial de la Salud, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial presentaron el *Informe mundial sobre la prevención de*

*las lesiones causadas por accidentes de tránsito*. La delegación de China aprovecha esta oportunidad para transmitir su sincero agradecimiento a la Organización Mundial de la Salud, al Banco Mundial y a los expertos de varios países por haber preparado el informe. Consideramos que las recomendaciones que contiene el informe sobre mejoras resultarán muy útiles a todos los Gobiernos para seguir mejorando la seguridad vial.

La actual situación con respecto a la seguridad vial en el mundo es muy grave. En todo el mundo, se calcula que 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito todos los años y otros 50 millones quedan heridas o discapacitadas. El resultado es una pérdida económica directa que supera los 500.000 millones de dólares de los EE.UU. Se prevé que en 2020 las muertes causadas por accidentes de tránsito llegarán a 2,34 millones al año, lo que las convertirá en el tercer factor más importante de la carga general de morbilidad o de lesiones, superando en gran medida al SIDA, la tuberculosis y las infecciones de las vías respiratorias inferiores. Cabe señalar que el 90% de las lesiones debidas a accidentes de tránsito ocurren en los países de bajos y medianos ingresos, una tendencia que persiste.

Esos datos demuestran que las lesiones causadas por accidentes de tránsito son un problema de salud pública cada vez más grave. Si no se adoptan de inmediato medidas preventivas eficaces, las lesiones causadas por accidentes de tránsito tendrán consecuencias económicas y sociales incluso más graves para todos los países, sobre todo para los numerosos países en desarrollo.

Como se señala en el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, “la seguridad vial no es accidental”. Las lesiones causadas por accidentes de tránsito se pueden controlar y prevenir mediante un análisis racional y la adopción de medidas apropiadas. Todos los Gobiernos tienen la responsabilidad primordial en este sentido; al mismo tiempo, los sectores empresariales, sanitarios y educativos y los medios de comunicación, así como las organizaciones no gubernamentales, deben aunar esfuerzos. Somos partidarios de una estrecha cooperación entre la Asamblea General, las comisiones económicas y sociales regionales, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, con miras a que se preste más atención a este problema. Estamos convencidos de que, con los esfuerzos concertados de la comunidad internacional, desde luego se puede conseguir

el objetivo de reducir las lesiones provocadas por los accidentes de tránsito en todo el mundo.

China es un país en desarrollo con una población de 1.300 millones de habitantes. Atraviesa una situación grave en materia de seguridad vial. En el período que va de 2001 a 2003, en China las víctimas mortales debidas a accidentes de tránsito fueron más de 100.000 al año, con un promedio anual de lesiones de más de 500.000 y con pérdidas económicas de alrededor de 3.000 millones de yuan renminbi, a saber, más de 300 millones de dólares. Las lesiones causadas por accidentes de tránsito se deben principalmente a la falta de concienciación de los conductores en materia de seguridad, a las malas condiciones de las carreteras y del entorno vial y a las deficiencias de gestión.

El Gobierno de China considera muy importante su labor en materia de seguridad vial. El Presidente Hu Jintao y el Primer Ministro Wen Jiabao han emitido varias veces directrices fundamentales con el fin de cambiar drásticamente la tendencia de aumento de los accidentes de tránsito. El Consejo de Estado ha dejado en claro que un objetivo del Gobierno es reducir significativamente la elevada cifra de lesiones que se producen en la actualidad debido a accidentes de tránsito, a fin de controlarlas y tratar de disminuirlas gradualmente.

Para conseguir ese objetivo, el Consejo de Estado estableció el año pasado un mecanismo consistente en una conferencia interministerial conjunta sobre seguridad vial, en el que el Ministerio de Seguridad Pública desempeña la función rectora y que cuenta con la participación de 15 departamentos gubernamentales, con miras a coordinar y planificar las actividades relacionadas con la seguridad vial. En octubre de 2003, el Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional aprobó una ley sobre la seguridad vial, cuyo principal objetivo es proteger la seguridad de la población. Teniendo plenamente en cuenta los numerosos factores de riesgo del tránsito, la ley codifica las diversas medidas jurídicas preventivas, entre las que se incluyen, en particular, disposiciones claras para la seguridad de los usuarios de las carreteras que puedan resultar vulnerables, tales como los peatones. La ley entrará en vigor el 1º de mayo. Estamos seguros de que desempeñará un papel vital en el mejoramiento de la seguridad vial y en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en China.

**Sr. Kiryanov** (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): Las lesiones causadas por accidentes de tránsito

siguen siendo unos de los problemas socioeconómicos más urgentes a los que hace frente la comunidad mundial. El informe del Secretario General sobre la crisis de seguridad vial en el mundo y el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) ilustran plenamente la urgencia del problema y plantean una estrategia para incluir a todos los países del mundo en la búsqueda de una solución para la crisis.

Una de las esferas más importantes en la creación de estrategias es la participación de las estructuras estatales —sobre todo, los Gobiernos de nuestros países— en la elaboración y la aplicación de programas nacionales de seguridad vial, con el apoyo financiero estatal. Naturalmente, estos programas deben tener en cuenta la experiencia adquirida por los Gobiernos al abordar el problema de las lesiones causadas por accidentes de tránsito.

La Federación de Rusia comparte plenamente la preocupación de las Naciones Unidas con respecto a la crisis de seguridad vial en el mundo, como se refleja en las resoluciones aprobadas los días 22 de mayo y 5 de noviembre de 2003. Lamentablemente, la situación relativa a la seguridad vial en la Federación de Rusia sigue siendo sumamente precaria. En 2003, hubo 204.267 accidentes en las carreteras rusas, en los cuales perecieron 35.600 personas y resultaron heridas más de 244.000. Además, por cuatro años consecutivos se ha observado un incremento en los indicadores de lesiones causadas por accidentes de tránsito. Desde 2002, el número de accidentes ha aumentado en un 10,8%, el número de muertes en un 7% y el número de lesiones en un 12,7%.

Como en el pasado, el factor humano, en especial a causa de la agresividad al conducir, desempeña un papel principal en las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Como bien saben los miembros, este problema se trató durante la cuarta Semana de la seguridad vial, observada en los países de Europa a iniciativa de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa los días 5 a 11 de abril, y en el seminario especial que se celebró en Ginebra en el marco de la Semana.

El comportamiento agresivo e ilícito de los conductores es la principal causa del alto índice de accidentes. En la Federación de Rusia, casi el 80% de los accidentes de tránsito se relacionan con infracciones de las reglas de tránsito por parte de los conductores. Entre las infracciones más comunes que provocan

accidentes figuran el conducir en estado de ebriedad, el exceso de velocidad y el conducir en dirección contraria a la correcta. Comprendemos plenamente la índole trágica de la situación y consideramos que la solución de la crisis reside en un enfoque integral del problema de los accidentes de tránsito, entre otras cosas mediante el mejoramiento de la legislación en materia de seguridad vial y la aplicación de las normas internacionales pertinentes.

La Federación de Rusia está trabajando actualmente a fin de mejorar y fortalecer la rendición de cuentas ante la ley por infracciones de tránsito flagrantes, causa principal de los accidentes de tránsito que provocan lesiones y muerte. Mi país está tratando de elaborar las medidas más eficaces posibles para garantizar la máxima reducción de las pérdidas sociales y económicas que provocan los accidentes. A nivel federal y regional, estamos elaborando una serie de medidas, entre ellas la organización del transporte de pasajeros, especialmente el de niños; la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en niños de edad escolar y preescolar; el mejoramiento de la seguridad operacional y de construcción en materia de transporte y de la organización del tráfico en las ciudades; y otras medidas importantes. Se está prestando especial atención a la infraestructura necesaria para garantizar la seguridad del peatón. Habida cuenta de la importancia de ese problema, se están tomando diversas medidas en las ciudades y zonas desarrolladas a fin de separar la circulación de peatones y de vehículos.

Entre las actividades encaminadas a mejorar la seguridad vial básica, el Consejo de la Federación de la Asamblea Federal de la Federación de Rusia tiene previstos celebrar audiencias parlamentarias en junio sobre el tema de la optimización de la base jurídica para garantizar la seguridad vial en nuestro país. Entre los resultados positivos conseguidos en esa esfera figuran varios cambios y adiciones de las normas jurídicas que rigen el tránsito, sobre todo el reglamento de tránsito de la Federación de Rusia. Esas normas se basan en las convenciones y acuerdos internacionales pertinentes y en las recomendaciones elaboradas por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y su Grupo de Trabajo sobre seguridad vial.

También quisiéramos señalar que se ha conseguido llegar a una fase importante con respecto al mejoramiento de las normas jurídicas internacionales de seguridad vial gracias a la elaboración de un conjunto

sustancial de enmiendas de las Convenciones de Viena, sobre la circulación vial y sobre la señalización vial, de 1968, así como de los Acuerdos europeos que complementan esas Convenciones, de 1971, labor que lleva a cabo el Grupo de Trabajo sobre seguridad vial, con la participación de una delegación de la Federación de Rusia. Se está elaborando un nuevo sistema de normas y señales de tránsito para la seguridad en los túneles, e introduciremos un nuevo modelo de examen nacional de conducción que facilitará considerablemente el tránsito internacional. A nuestro juicio, una de las innovaciones más importantes de las enmiendas es la reducción del nivel aceptable de alcohol en la sangre de 0,8 a 0,5 miligramos por mililitro. En el futuro cercano, la Federación de Rusia presentará al Secretario General un conjunto de enmiendas confirmado.

Por último, encomio la labor del Grupo de Trabajo sobre seguridad vial de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, que podría asumir plenamente la función de foro mundial sobre el tránsito por carretera y velar por que el proyecto de resolución que se aprobará en esta sesión, del que somos patrocinadores, constituya un paso más hacia la solución de un problema mundial de la civilización moderna que afecta la vida y la salud de quienes viajan por carretera.

**Sra. Al-Mulla** (Kuwait) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Me complace que se encuentre usted aquí y no en la carretera.

(*continúa en árabe*)

Mi delegación da las gracias a la delegación del Sultanato de Omán por sus esfuerzos eficaces y especiales por encarar el problema de la seguridad vial, un problema mundial con consecuencias negativas y causa de verdaderos sufrimientos.

El sistema de las Naciones Unidas debe coordinar las iniciativas internacionales encaminadas a limitar las consecuencias de los accidentes viales. Ello coincide plenamente con los nobles objetivos para los que se creó la Organización. Esperamos que la Asamblea apruebe el proyecto de resolución que presentó el Sr. Yousef Bin Al-Alawi Bin Abdulla, Ministro de Relaciones Exteriores del Sultanato de Omán.

Mi delegación se concienció sobre este tema del programa cuando se presentó en el quincuagésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General. Hemos escuchado todos los espantosos datos publicados sobre las consecuencias negativas de los accidentes de

tránsito, sobre todo que, en todo el mundo, aproximadamente 1,26 millones de personas perdieron la vida, en ese tipo de accidentes en el año 2000. Según los pronósticos, el número de decesos derivados de todo tipo de lesiones ascenderá a 8,4 millones para el año 2020. Ahora sabemos que los accidentes de tránsito son la tercera causa más importante de muerte en todo el mundo.

Al igual que todos nuestros Estados hermanos del Consejo de Cooperación del Golfo, sufrimos las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito. Las estadísticas oficiales más recientes, publicadas en el contexto del Día Mundial de la Salud, demuestran que el número de accidentes de tránsito ocurridos en Kuwait en 2002 ascendió a 36.000, y que éstos costaron la vida a alrededor de 315 personas. En 2003, hubo 45.000 accidentes de tránsito, que dejaron un saldo de 372 muertos, la mayoría hombres de entre 21 y 40 años, las edades más productivas de los hombres de cualquier sociedad. Esta situación exige que el Gobierno y la sociedad trabajen incansablemente para prevenir los accidentes de tránsito. Hay que tener en cuenta que la población de Kuwait no llega a 1 millón.

A nivel regional, los accidentes de tránsito en los Estados del Golfo son la principal causa de defunción, ya que cobran la vida de una persona cada dos días. Kuwait y sus países hermanos del Consejo de Cooperación del Golfo dan a este problema la importancia que merece, como lo demuestran las reuniones que celebran periódicamente los funcionarios de dichos Estados para coordinar sus enfoques con la intención de reducir el número de accidentes de tránsito. La semana dedicada a la seguridad vial, la llamada Semana del Tránsito, se celebra simultáneamente en todos los Estados del Golfo. En el marco de la Semana del Tránsito se celebran seminarios y se lanzan campañas de sensibilización y educación de la opinión pública sobre la necesidad de adoptar medidas relativas a la seguridad y de promulgar leyes encaminadas a reducir los accidentes de tránsito que, como he dicho, son la principal causa de defunción en nuestros países.

También hemos celebrado una serie de reuniones y seminarios sobre la cuestión. En especial, me refiero al primer seminario sobre seguridad vial que se celebró en Muscat en 1992 y a la reciente reunión que tuvo lugar en Qatar dedicada a los accidentes de tránsito, en la que participaron más de 1.600 investigadores y especialistas de todos los sectores.

Proseguiremos nuestras iniciativas internacionales y regionales encaminadas a crear una red mundial de sensibilización e interés, con el objeto de paliar las consecuencias que tienen los accidentes de tránsito en la vida de las personas, sobre todo porque los principales causantes de esta crisis son los seres humanos. Debemos hallar una solución y evitar los incidentes que causan muerte y discapacidad.

Kuwait cree que estas estadísticas son algo más que simples cifras. Deben motivarnos para que demos gran importancia a esta cuestión a nivel internacional, en la misma medida en que damos importancia a otros fenómenos mortales, tales como las guerras, las epidemias y el paludismo, el SIDA y otras enfermedades. Todo ello es tanto más cierto por cuanto está muy claro cuáles son las consecuencias de los accidentes de tránsito —que provocan la muerte o la discapacidad— para las sociedades pobres y los países en desarrollo, en especial en el Asia meridional y oriental. Las estadísticas indican que el costo anual de los accidentes de tránsito es aproximadamente 580.000 millones de dólares de los EE.UU. Por lo tanto, es urgente que se brinden asistencia y cooperación internacionales a los países en desarrollo más afectados.

En ese sentido, subrayamos la necesidad de elaborar planes y programas internacionales para prevenir ese tipo de accidentes. Esos programas deben tener en cuenta la situación financiera de los países en desarrollo, a fin de que no se conviertan en una carga adicional para dichos países. También deben tener en cuenta las diferencias entre los diversos sistemas legislativos de los Estados.

Con tal fin, Kuwait acoge con beneplácito los esfuerzos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en este sentido, cuyo objetivo fue poner de relieve el problema y transformar a la seguridad vial en el tema principal del Día Mundial de la Salud, celebrado el 7 de abril de 2004. También rendimos homenaje a la iniciativa conjunta del Gobierno de Francia y la OMS, que dio lugar a la convocación de una conferencia internacional sobre seguridad vial y prevención de accidentes, que se celebró en París el 7 de abril. Mi país estudiará las recomendaciones contenidas en el *Informe mundial* que se publicó en esa conferencia.

**Sr. Gopinathan** (India) (*habla en inglés*): Damos las gracias al Presidente interino y a la Vicesecretaria General por sus declaraciones de introducción. También encomiamos a la Organización Mundial de la

Salud por su contribución a este debate, sobre todo por el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*. Damos las gracias a la delegación de Omán por perseverar en su propósito de incluir este tema en el programa de la Asamblea General y destacarlo.

En la India asignamos mucha importancia a la labor encaminada a encarar el problema de la seguridad vial y a reducir las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito. Se ha encomendado al Ministerio de Transporte por Carretera y Autopistas la responsabilidad de formular políticas sobre seguridad vial. El Ministerio compila datos sobre los accidentes de tránsito y prepara planes anuales sobre seguridad vial.

Entre las iniciativas que se aplican se incluyen las campañas de publicidad, los subsidios a las organizaciones no gubernamentales para la elaboración de programas de seguridad vial y el fomento de la conciencia sobre este tema, un plan nacional de servicios de socorro en casos de accidentes de tránsito, la capacitación de repaso de los conductores de vehículos pesados y el establecimiento de escuelas modelo para la capacitación en materia de conducción de vehículos. Entre los programas de publicidad se incluyen la impresión de calendarios y la difusión de anuncios por la radio, la televisión y otros medios de difusión. Cada año se organiza una semana de seguridad vial para crear conciencia al respecto. El año pasado, 22.000 conductores de vehículos pesados del sector no estructurado recibieron cursos de capacitación por intermedio de las organizaciones no gubernamentales y las instituciones locales. Se han instituido premios a diferentes niveles para reconocer las contribuciones importantes a la seguridad vial.

El vínculo que existe entre la pobreza y el subdesarrollo, por una parte, y la seguridad vial, por la otra, se ha destacado con claridad en el informe del Secretario General (A/58/228), así como en el informe publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 7 de abril. Algunos de los factores que más contribuyen a los accidentes de tránsito son la fatiga de los conductores, el diseño anticuado y poco seguro de los vehículos, la señalización deficiente de las intersecciones y la capacitación inadecuada de los conductores. En el informe del Secretario General se señala que la adopción de una serie de estrategias y políticas ha contribuido a disminuir de manera drástica las colisiones de vehículos en los países desarrollados. Luego se añade, con toda certeza, que esas estrategias no pueden

simplemente transferirse a los países en desarrollo ni imitarse en ellos de manera mecánica.

Ante esta situación, consideramos que es imprescindible aumentar la cooperación internacional para ayudar a los países en desarrollo a encarar con eficacia las cuestiones relativas a la seguridad vial. Apreciamos los esfuerzos que se realizan a este respecto por conducto de la Organización Mundial de la Salud. Deseamos reconocer la labor que realizan las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en particular la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) que, junto con la adopción de una serie de otras iniciativas, creó una base de datos agregados y computarizados sobre accidentes viales en Asia y el Pacífico. Esa base de datos y su programa informático de fácil uso tienen el objetivo de mejorar la seguridad vial al proporcionar a los administradores y a los responsables de la formulación de políticas un instrumento para examinar la situación de seguridad y compararla con la de otros países. Ese programa también ayuda a elaborar estrategias adecuadas y a establecer objetivos realistas, así como a supervisar la eficacia de los planes de acción nacionales en materia de seguridad vial. Nos complace que la India propusiera la inclusión de esa iniciativa en el programa de trabajo del primer período de sesiones del Comité de la CESPAP de Transporte, Comunicaciones, Turismo y Desarrollo de la Infraestructura. Colaboramos con la CESPAP en un proyecto piloto, que financia el Gobierno de la India, para la creación de una base de datos nacional sobre accidentes de tránsito.

A pesar de estas iniciativas en marcha, hay margen para una mayor cooperación internacional. Opinamos que esa cooperación debe trascender la elaboración de instrumentos internacionales o la universalización de las normas formuladas en una región. Nos complace que en el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, que aprobaremos hoy y que tenemos el privilegio de haber patrocinado, se reconozca la importancia de apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo para crear capacidad en la esfera de la seguridad vial y de proporcionar apoyo financiero y técnico a sus esfuerzos. Esperamos con interés el cumplimiento efectivo de ese compromiso.

**Sra. Laohaphan (Tailandia) (habla en inglés):**  
Sr. Presidente: Para comenzar, deseo sumar mi voz a la de los representantes que han hecho uso de la palabra anteriormente para expresar nuestro agradecimiento a usted, al Secretario General y al Director General de la

Organización Mundial de la Salud (OMS) por habernos dado a conocer sus opiniones e ideas sobre las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo. Deseo felicitar al Gobierno de Francia, a la Organización Mundial de la Salud y al Banco Mundial por su iniciativa de preparar y publicar la semana pasada el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, dirigido a fomentar la conciencia sobre este tema que tanto se necesita. Asimismo, quiero dar las gracias al Gobierno de Omán por haber tomado la iniciativa de presentar este tema a la Asamblea General. Mi agradecimiento se hace extensivo también a Su Excelencia el Representante Permanente de Omán por su ardua labor, su paciencia y su liderazgo en todo el proceso de formulación del proyecto de resolución en examen, que figura en el documento A/58/L.60/Rev.1.

La prevención de los accidentes de tránsito no es responsabilidad de nadie en particular, pero es un problema de todos. Por consiguiente, para poder aumentar la seguridad vial, se requieren esfuerzos y compromisos concertados a los niveles local e internacional.

En el informe de la OMS se examinan de forma exhaustiva los problemas de seguridad vial que existen en el mundo y se presentan recomendaciones prácticas y flexibles para mejorar la seguridad vial. Esas recomendaciones coinciden con la mayoría de las políticas multisectoriales que Tailandia adopta para encarar esos problemas. Deseo indicar a la Asamblea la esencia de esas políticas, ya que pueden ser de interés para los esfuerzos que realizan los Estados Miembros.

Hoy día resulta evidente que en muchos países, sobre todo países en desarrollo, las muertes y las lesiones ocasionadas por el transporte motorizado provocan importantes pérdidas sociales y económicas. Tailandia no es una excepción. Los accidentes de tránsito son uno de los tres principales problemas que encaramos en materia de salud pública. En 2002, las pérdidas sociales y económicas resultantes de las muertes y las lesiones provocadas por accidentes de tránsito equivalieron al 2,13% del producto nacional bruto del país. Ese año, los accidentes del tránsito ocasionaron más de 13.000 muertes y más de 1 millón de lesiones. Varios miles de víctimas quedaron discapacitadas y perdieron sus medios de vida. Las tres cuartas partes de las víctimas eran motociclistas, entre los cuales la tasa de mortalidad promedio es de casi dos muertes por hora. Plena-mente consciente del alcance y las repercusiones de este problema, en su programa nacional el Gobierno ha

asignado una alta prioridad a la reducción de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito. Desde 2002, el Gobierno ha venido haciendo hincapié en la urgente necesidad de elaborar políticas sistemáticas para hacer frente a los problemas de seguridad vial a todos los niveles: local, municipal, provincial y nacional. El Gobierno comprende que para que las iniciativas relacionadas con la seguridad vial generen los resultados previstos se requiere, ante todo, un compromiso político y una aplicación consecuente y estricta de las leyes de tránsito a los niveles municipal, provincial y nacional.

En 2003, el Gobierno creó el Centro de Operaciones de Seguridad Vial, como organismo rector en la coordinación de los esfuerzos de los diversos sectores del país para elaborar y aplicar planes de acción multisectoriales, integrados y sistemáticos que encaren con eficacia los problemas de seguridad vial de la nación. Dirigido por un Viceprimer Ministro, dicho Centro cuenta con la autoridad y el liderazgo suficientes para preparar un plan de acción dirigido a movilizar recursos y a alentar la cooperación entre los organismos del Gobierno, las organizaciones privadas, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil. Ese Centro ha logrado poner en práctica diversas iniciativas encaminadas a reducir los accidentes y a mejorar la seguridad vial, entre ellas la introducción de la campaña “No a las bebidas alcohólicas cuando se conduce”, para alertar a los conductores, los motociclistas y otros usuarios de las carreteras sobre los peligros que entraña el consumo de bebidas alcohólicas cuando se conduce; el establecimiento del requisito obligatorio de que los motociclistas usen cascos de seguridad y enciendan las luces delanteras durante el día para que otros conductores de vehículos motorizados puedan verlos mejor; la imposición del uso obligatorio del cinturón de seguridad y de los límites de velocidad; el mejoramiento de las condiciones de las carreteras; y la promoción del uso de los lugares de descanso para garantizar una mayor seguridad vial.

Para complementar esas iniciativas, el Gobierno promulgó una legislación por la que se aumentan las multas y sanciones por violación de las leyes de tránsito. Además, se estableció una política en la que se hace hincapié en la aplicación estricta e inmediata de las leyes. Hoy día, en toda Tailandia la policía de tránsito cuenta con aparatos para medir el nivel de alcohol en la sangre. Se exige que los motociclistas usen cascos de seguridad y que los pasajeros de automóviles



usen los cinturones de seguridad en todo momento. Voluntarios de las comunidades ayudan a la policía de tránsito a establecer puntos de control al azar en las principales carreteras, autopistas y rutas locales para detectar a los transgresores. Se multa y detiene de inmediato a todo conductor que tenga un nivel de alcohol excesivo en la sangre antes de ser llevado a juicio para imponerle la sanción correspondiente y la obligación de prestar servicios comunitarios. Se multa de inmediato a los motociclistas que no usen cascos de seguridad.

Además de establecer reglamentos estrictos para los conductores de vehículos motorizados, el Gobierno ha examinado otras cuestiones relacionadas con la seguridad vial a fin de encarar estos problemas de manera integrada. Desde el punto de vista financiero, estamos tratando de movilizar más recursos para apoyar las iniciativas de seguridad vial por medio del establecimiento de un Fondo de Seguridad Vial. En cuanto a la recopilación de datos, el Gobierno está mejorando los sistemas de vigilancia de lesiones y accidentes para compilar datos estandarizados y fiables en materia de accidentes con miras a la planificación futura. En cuanto a la infraestructura, varios organismos gubernamentales están mejorando la seguridad del tránsito mediante la promoción de planes y diseños viales más seguros; la reducción de los lugares peligrosos; el mejoramiento de las condiciones de las carreteras, con la reparación de los puntos ciegos y la instalación de más señales de tránsito; y el fomento de un mayor uso de los lugares de descanso mediante el mejoramiento de las instalaciones y de los servicios que se prestan en ellas. Por medio de la educación, el Gobierno está inculcando hábitos de conducción y transporte seguros en los niños y los adolescentes, que son los más vulnerables a los accidentes de tránsito. En el ámbito de las relaciones públicas, el Gobierno está tratando de aumentar la conciencia de la opinión pública en cuanto a la importancia de las prácticas de conducción seguras y las normas de seguridad de los vehículos, promoviendo al mismo tiempo una actitud positiva en todas las carreteras. Por último, pero no por eso menos importante, nuestro sector privado está participando activamente en la promoción de campañas de seguridad vial, tales como la dirigida a desalentar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce y la de ofrecer en forma gratuita cascos de seguridad a quienes compran motocicletas.

El Centro de Operaciones de Seguridad Vial de Tailandia ha estado en funcionamiento desde hace menos de dos años. No obstante, los resultados han sido alentadores. Ha aumentado la conciencia de la opinión pública acerca de la importancia de las prácticas seguras para los conductores y los pasajeros, lo que se pone en evidencia por la reducción del número de accidentes de tránsito causados por conductores ebrios en las zonas metropolitanas y la reducción del número de motociclistas a los que se multa por no llevar puestos los cascos de seguridad.

En apoyo a los esfuerzos que se llevan a cabo en el plano internacional, el Gobierno designó 2004 como Año Nacional de la Seguridad Vial, con el objetivo de complementar la campaña mundial de seguridad vial que inició la OMS. Mientras las carreteras sigan siendo un vínculo económico y social entre los pueblos, Tailandia seguirá haciendo todo lo posible para mejorar la seguridad vial en nuestro país. Nos dará mucho gusto dar a conocer nuestras iniciativas sobre seguridad vial y sus resultados a los países interesados.

Como dijeron claramente el Secretario General y el Director General de la OMS, con una colaboración y una coordinación estrechas entre todos los sectores pertinentes, los accidentes de tránsito pueden prevenirse. En consecuencia, mi delegación exhorta a todos los Estados Miembros a que hagan todo lo posible para detectar y encarar los problemas nacionales relativos a la seguridad vial, tomando como directrices básicas las recomendaciones que figuran en los informes del Secretario General y de la OMS. Además, mi delegación pide a los países que tengan conocimientos especializados en materia de seguridad vial que transmitan sus conocimientos y sus experiencias a otros países a fin de complementar sus esfuerzos.

Al mismo tiempo, mi delegación insta al sistema de las Naciones Unidas, incluida la OMS, y a otras organizaciones internacionales pertinentes a que incrementen su apoyo a los Estados Miembros que necesiten asistencia para llevar a la práctica sus iniciativas. Mi delegación está firmemente convencida de que, con el compromiso de todos los Estados Miembros y de toda la comunidad internacional en su conjunto, podemos trabajar de consuno para hacer más seguras nuestras carreteras y lograr que todos los países y pueblos aprovechen al máximo los beneficios del transporte vial.

**Sr. Abul Gheit** (Egipto) (*habla en árabe*): La delegación de Egipto agradece al Ministro de Relaciones

Exteriores y a la delegación de Omán sus intensos esfuerzos por movilizar el apoyo internacional para hacer frente a la crisis mundial relativa a la seguridad vial. Egipto es uno de los patrocinadores del proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, que la Asamblea tiene ante sí esta mañana, porque es consciente de la creciente necesidad de que se aplique un criterio integral al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y de que se contenga el continuo derramamiento de sangre provocado por los accidentes de tránsito. Esto es especialmente cierto porque la muerte y la discapacidad que provocan los accidentes de tránsito están socavando el potencial humano y productivo en distintos países del mundo, sobre todo en los países en desarrollo, que necesitan de manera acuciante utilizar todos sus recursos económicos y humanos para hacer frente a los desafíos del desarrollo.

Egipto comparte con el resto del mundo el dolor y la angustia que generan las tragedias viales. Al igual que otros países, Egipto sufre pérdidas humanas y económicas; pierde a ciudadanos que podrían estar contribuyendo al desarrollo. Además, los accidentes de tránsito obligan a incurrir en ingentes gastos para prestar asistencia médica a las víctimas, y consumen nuestra capacidad productiva.

Durante años, Egipto ha venido desarrollando y aplicando distintas políticas orientadas a hacer frente a la crisis. La mayoría de los órganos gubernamentales participan en la ejecución de esas políticas, y la sociedad civil, por conducto de varias organizaciones que trabajan en el país, está desempeñando una función clave al realizar campañas de concienciación y prestar apoyo y asistencia a las víctimas y a sus familiares.

El proyecto de resolución que la Asamblea tiene ante sí nos presenta una clara visión de la necesidad de intensificar la cooperación internacional para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. Al respecto, Egipto acoge con beneplácito la invitación que se hace en el proyecto de resolución a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a que, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, coordine las cuestiones relativas a la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, así como el pedido de que se utilicen los conocimientos especializados de las comisiones regionales.

La información y las estadísticas que figuran en el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, que publicó, entre

otros, la OMS, muestran con más claridad las dimensiones de esta crisis mundial; en el informe se hace hincapié en la acuciante necesidad de una acción internacional concertada para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. Estas no deben ser tareas exclusivas de la OMS y las comisiones económicas regionales: todas las instituciones y organizaciones regionales e internacionales pertinentes tienen el deber de participar. El sector privado también tiene una función fundamental que desempeñar.

Egipto pide a la Secretaría que incluya en el informe del Secretario General que se presentará a la Asamblea General en su sexagésimo período de sesiones un panorama general de los ámbitos en que se puede prestar apoyo a los países en desarrollo. Como he señalado, esos países están en desventaja en los esfuerzos por resolver la crisis de seguridad vial. Esperamos que ese apoyo contribuya a que se logren los objetivos de desarrollo del Milenio.

**Sr. Chowdhury** (Bangladesh) (*habla en inglés*): Mientras estamos hablando hoy aquí, los accidentes de tránsito están causando otras 3.000 muertes y otras 100.000 personas están sufriendo lesiones como consecuencia de ellos. Estas cifras increíbles son casi tan elevadas como las causadas por los conflictos mundiales, el VIH/SIDA, las minas antipersonal y otros importantes factores que atentan contra la salud pública mundial.

En la mayoría de los casos, los accidentes de tránsito no atraen mucho la atención de los medios de difusión, pero sus repercusiones en la sociedad pueden ser muy adversas. El 90% de esos accidentes ocurren, y seguirán ocurriendo, en los países en desarrollo. Los muertos o lesionados son con frecuencia jóvenes en edad productiva, que dejan a sus familias y a la economía de sus países privadas de su aporte. Lo más alarmante es que, si continúa esta tendencia, esas cifras aumentarán en un 65% en los próximos 15 años, lo que probablemente hará que los accidentes de tránsito se conviertan en uno de los principales problemas mundiales en materia de salud pública. La falta de datos fiables y precisos sobre las víctimas de los accidentes de tránsito dificulta aún más la evaluación del alcance real de las pérdidas humanas y socioeconómicas.

Es alentador el hecho de que la mayor parte de estas trágicas pérdidas se pueda prevenir e incluso reducir de manera considerable si se encaran eficaz y colectivamente sus causas fundamentales. Lo que se

necesita es una campaña inmediata de concienciación de la opinión pública acerca de la gravedad del problema mundial de la seguridad vial a nivel nacional e internacional. Lo más conveniente es una verdadera asociación de todos los interesados, incluidos los Gobiernos, las organizaciones mundiales y regionales, las sociedades civiles, los sectores privados y la comunidad internacional de donantes con el fin de poder enfrentar el reto en forma conjunta.

Debido a su condición de país en desarrollo con una alta densidad demográfica y que vive una transformación social importante, hace tiempo que Bangladesh identificó y situó el problema de la seguridad vial entre sus principales preocupaciones en materia de seguridad pública nacional. La cifra elevada de muertes y de lesiones causadas por los accidentes de tránsito cada año nos produce un sufrimiento humano irreconciliable y una pérdida insustituible de vidas y recursos valiosos. Un movimiento firme y constante de la sociedad civil, bajo el nombre de “Exigimos carreteras seguras”, con un manifiesto titulado “Las carreteras deben ser seguras, no trampas mortales”, ha logrado desde 1989 una concienciación y un apoyo ingentes de la opinión pública a nuestro movimiento nacional en pro de la seguridad vial. El Gobierno está haciendo todo lo posible por elaborar y aplicar políticas y programas nacionales de seguridad vial.

El 22 de octubre, la víspera del Día de las Naciones Unidas, se observa en Bangladesh el Día Nacional de las Carreteras Seguras. Ese día reafirmamos nuestra determinación nacional de salvar todas las vidas posibles de las consecuencias trágicas de los accidentes de tránsito y llevamos a cabo programas de sensibilización de alcance nacional. Entre estos figuran la recolección de donaciones de sangre, la organización de seminarios y concentraciones y las publicaciones destinadas a los ciudadanos en las cuales se los alienta a ejercer una mayor responsabilidad civil individual y a acatar las medidas de seguridad en las carreteras. A pesar del carácter limitado de nuestros recursos y capacidad institucional, tenemos previsto llevar este movimiento social a los niveles regional y mundial por conducto de las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, la sociedad civil y las asociaciones con el sector privado. Buscamos el apoyo de amigos e instituciones mundiales en este empeño.

Con este ánimo de titularidad, Bangladesh se ha sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1 sobre la crisis de seguridad

vial en el mundo. Expresamos nuestro profundo agradecimiento al Representante Permanente y a la delegación de Omán por los esfuerzos incansables que han realizado para negociar este texto de consenso, que cuenta con un apoyo intersectorial. La Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial también merecen ser elogiados por su enfoque institucional proactivo frente a la crisis de seguridad vial en el mundo, incluida la publicación del primer *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*; y por la celebración del Día Mundial de la Salud este año con el tema “Seguridad vial”. No podría haber sido más apropiado.

De hecho, ha llegado el momento de adoptar medidas para aplicar las recomendaciones clave del informe, especialmente el enfoque de sistemas sobre cinco esferas decisivas para llevar a cabo intervenciones eficaces con el fin de conseguir carreteras más seguras. Es fundamental reducir al mínimo los riesgos y optimizar la seguridad. A la vez que los países desarrollan una firme voluntad y movimientos nacionales de concienciación social bien organizados para impedir que nuestras carreteras se conviertan en trampas mortales, cabe esperar la prestación de asistencia financiera y técnica encaminada a aplicar esa capacidad de seguridad vial. Bangladesh también concede gran importancia al intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial entre los Estados Miembros y en el sistema de las Naciones Unidas por medio de la difusión y la gestión de conocimientos por conducto de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, el Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud. Como miembro del Consejo Económico y Social y Presidente del Comité de Información, Bangladesh hará todo cuanto esté a su alcance para lograr estos objetivos. La participación de los medios de comunicación, la sociedad civil y el sector privado, así como la creación de una red de conexiones entre ellos, son capitales, puesto que los Gobiernos por sí solos no pueden hacer tanto.

Por último, pero no por ello menos importante, Bangladesh exhorta a todos los Estados Miembros y a la Secretaría a que estudien la proclamación por las Naciones Unidas de un día internacional que los pueblos del mundo han de observar como el día mundial de la seguridad vial. Tenemos la firme convicción de que con ese día se conseguiría una mayor concienciación de los numerosos actores y sectores acerca del

nivel de participación que se necesita de ellos. A ese respecto, sugeriríamos el 22 de octubre.

Actuemos ahora, de consuno, de manera coherente y sostenida, con el fin de desarrollar estrategias de salud pública y de desarrollo para minimizar la plaga que constituyen los accidentes de tránsito. Asegurémonos de que dichas estrategias se fortalezcan mutuamente y nos acerquen así a los objetivos de desarrollo del Milenio.

**Sr. Hannesson** (Islandia) (*habla en inglés*): Aunque la seguridad vial debería abordarse primero y ante todo en los niveles nacional y regional, también es evidente que habría que tratarla a escala internacional, preferiblemente dentro del sistema de las Naciones Unidas. Así pues, quisiera en primer lugar expresar el apoyo constante de Islandia a la encomiable iniciativa de Omán y dar las gracias a la delegación de Omán por haber señalado a nuestra atención este importante tema.

El Gobierno de Islandia ha publicado recientemente un plan de seguridad vial hasta el año 2012. Su objetivo principal es hacer de Islandia una sociedad modelo en lo que a seguridad vial se refiere y concienciar a la población de que un solo accidente ya es demasiado. Ya hemos conseguido reducir los accidentes mortales y otros accidentes graves, pero el objetivo es que esos accidentes disminuyan en otro 40% en los ocho próximos años. De 1980 a 1989, el número de víctimas mortales fue de 10,3 por cada 100.000 habitantes, pero de 1990 a 2000 se redujo a 7,8.

El nuevo plan de seguridad vial se centrará en una velocidad más segura; la utilización de equipos seguros, tales como cinturones de seguridad y asientos de seguridad para niños; conductores más seguros con mejor formación y mejores exámenes; la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol, los estupefacientes o el cansancio; el mejoramiento de la seguridad de las carreteras y su entorno; y el fortalecimiento de las patrullas policiales y la eficacia del sistema judicial al encarar las infracciones de tránsito.

Un estudio publicado en Islandia con ocasión del Día Mundial de la Salud el 7 de abril determinó que, aunque los automóviles y las carreteras son ahora más seguros, los tres riesgos principales para la seguridad vial son la alta velocidad, las personas que conducen en estado de embriaguez y la no utilización de cinturones de seguridad. Todos estos riesgos son en gran parte responsabilidad de las personas en cuestión y también están bajo su control.

Se estima que, si todos los conductores de Islandia respetaran los límites de velocidad, los accidentes mortales se reducirían entre un 35 y un 40%. También se ha establecido que, en los años 1998 a 2000, el 46% de las personas que fallecieron en accidentes de tránsito en Islandia no llevaban puestos los cinturones de seguridad. Muchas de ellas podrían haber salvado la vida si los hubieran utilizado. La conducción bajo los efectos del alcohol sigue siendo un problema, pero en este aspecto hacemos hincapié en las medidas preventivas. Los estudios indican que se han logrado ciertos avances.

En Islandia la buena cooperación entre todas las partes en cuestión ha sido fundamental para lograr el mejoramiento de la seguridad vial y se han emprendido numerosas campañas a lo largo de los años para conseguir una mayor participación y concienciación de la población. El estudio que se publicó en el Día Mundial de la Salud fue elaborado por un comité integrado por representantes de todos los sectores de la sociedad, incluido el Gobierno, los municipios, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. En el estudio se determinó que las infracciones de tránsito constituyen el 72% de todas las violaciones de leyes registradas en el país, con un enorme costo para la sociedad, tanto en vidas humanas como en recursos financieros.

Son estas consecuencias negativas para nuestras sociedades las que hacen que valga la pena que todos abordemos este problema también a nivel internacional. En los últimos años, ha aumentado la investigación sobre la seguridad vial y cabe esperar que se obtengan más conocimientos que contribuyan a la seguridad vial en todo el mundo. Por nuestra parte, estamos dispuestos a compartir nuestras experiencias con otros países.

**Sr. Savua** (Fiji) (*habla en inglés*): Mi delegación expresa su agradecimiento al Secretario General por su informe sobre la crisis de seguridad vial en el mundo (A/58/228). En el informe se presenta un excelente panorama general de la crisis humanitaria que afecta la vida de personas y comunidades en todo el mundo.

También deseamos dar las gracias al Sr. Lee Jong-wook, Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS), por la declaración sobre el tema de la seguridad vial que formuló como parte de los actos de conmemoración del Día Mundial de la Salud, el 7 de abril de 2004. Mi delegación también agradece mucho a la Organización Mundial de la Salud la inclusión del tema de la seguridad vial en el Día Mundial de

la Salud, el 7 de abril de 2004. Este es un indicio claro de que la seguridad vial no es sólo de interés político y social sino, lo que es más importante, también una cuestión relacionada con la salud y la seguridad. Quisiera también manifestar nuestro agradecimiento al Representante Permanente de Omán por haber encabezado y perfeccionado la labor de redacción del proyecto de resolución sobre seguridad vial en el mundo (A/58/L.60/Rev.1), que —estoy seguro— constituirá una plataforma común que servirá de base para convencer a todos los Estados Miembros de que deben reducir el número de accidentes de tránsito.

Según las estadísticas publicadas por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, un programa que puso en marcha el Banco Mundial, aproximadamente 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito todos los años, la mayoría de los cuales tienen lugar en países en desarrollo. El asombroso porcentaje de víctimas mortales en los países en desarrollo asciende al 86%, mientras que esos países cuentan con sólo el 40% del total de vehículos motorizados de todo el mundo. Esto supone una carga económica de más de 60.000 millones de dólares al año de los EE.UU., cifra que supera el total anual que llega a esos países en concepto de asistencia oficial para el desarrollo. Además, acrecienta la gran presión a la que se ven sometidos los centros médicos y absorbe los recursos financieros tan necesarios, que podrían aprovecharse mejor en otras esferas del proceso de desarrollo.

En un estudio que llevó a cabo hace poco la Organización Mundial de la Salud en los Estados Miembros de las Naciones Unidas se indica que los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte más importante en las personas de 5 a 29 años y la tercera causa de muerte en las personas de 30 a 44 años. Este último grupo contribuye activamente a la economía nacional, y el fallecimiento de esas personas supone una pérdida de ingresos para sus familias y una pérdida de capacidad y mano de obra para el mercado nacional de trabajo. En el informe de la OMS se prevé que en los países de bajos y medianos ingresos se habrá registrado para 2020 un aumento del 80% en las víctimas de accidentes de tránsito si no se adoptan de inmediato medidas de prevención.

Puesto que la seguridad vial es una cuestión de alcance mundial, el proyecto de resolución requerirá nuestros esfuerzos colectivos encaminados a crear mecanismos que impulsen estrategias que contribuyan a reducir los accidentes de tránsito. Es importante

señalar que, si se dispone de recursos suficientes y se adoptan medidas adecuadas, la mayoría de accidentes y lesiones se pueden prevenir. Si bien la principal responsabilidad corresponde a los Estados Miembros, es aun más necesario fortalecer las asociaciones entre los Estados Miembros y entre los Estados y el sistema de las Naciones Unidas para intercambiar conocimientos y prácticas recomendables y aprovechar al máximo los recursos limitados. En este sentido, la coordinación y la cooperación regionales también deben fortalecerse para ayudar a los países en desarrollo en sus respectivas regiones.

Permítaseme citar algunas de nuestras estadísticas nacionales. Según los datos de que disponemos, los accidentes de tránsito disminuyeron en un 25% en el período comprendido entre 1995 y 2002, mientras que el número de vehículos motorizados matriculados aumentó en un 31% en el mismo período. La situación se caracteriza por el hecho de que en 2002 accidentes de tránsito de todo tipo disminuyeron en un 11% con respecto a 2001. Las víctimas de accidentes de tránsito aumentaron en un 10% en 2002 en comparación con 2001 y el 34% de ellas fueron peatones. El 47% del total de víctimas y el 52% del total de víctimas mortales se registraron en el grupo de edades comprendidas entre los 20 y los 40 años. Si bien el total de las víctimas mortales disminuyó en un 6%, los casos graves que precisaron hospitalización aumentaron en un 30%. El mayor número de accidentes ocurrió los viernes y sábados.

Los niños no se libran de los accidentes de tránsito; son más vulnerables y propensos a ellos. En Fiji, los niños de hasta 15 años de edad constituyeron el 16% del total de las víctimas y el 19% de las víctimas mortales en 2002.

Esta tendencia a la baja de las estadísticas de accidentes refleja los esfuerzos del Consejo Nacional Seguridad Vial de Fiji por reducir el número de accidentes. Uno de esos esfuerzos fue la puesta en marcha de campañas de sensibilización en todo el país para promover la seguridad vial de todos los usuarios de las carreteras y en particular de los niños. La educación de los usuarios de las carreteras ha sido el sello distintivo del Consejo tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas. El éxito de la labor del Consejo es fruto de la relación de cordialidad y cooperación que existe entre el Gobierno y el sector privado.

Fiji continuará dando prioridad a la seguridad vial. Es una cuestión en la que vale la pena invertir dinero, tiempo y recursos. Mi país está dispuesto a participar en iniciativas regionales que se adopten al respecto entre los Estados insulares del Pacífico.

Para concluir, cabe decir que nuestros recursos humanos son demasiado valiosos para desaprovecharlos. Nuestra responsabilidad mundial debe ser la de ofrecer un entorno propicio en el que la protección de la vida humana siga siendo nuestra máxima prioridad.

**Sr. Ozawa** (Japón) (*habla en inglés*): Las víctimas mortales y las lesiones provocadas por los accidentes de tránsito son problemas graves en todos nuestros países. Dado que el miércoles pasado la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicó el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito*, este es un momento oportuno para ocuparnos aquí, en la Asamblea General, de las cuestiones relativas a la seguridad vial y para examinar el papel que las Naciones Unidas pueden desempeñar en la promoción de la seguridad vial en los Estados Miembros.

Para ser eficaces, las medidas que se adopten en materia de seguridad vial deben reflejar las diferentes situaciones de las normas y los reglamentos de tránsito, así como y las prácticas que existen en cada país. Los Gobiernos nacionales son habitualmente los que mejor conocen estas cuestiones y, por lo tanto, son los que deben asumir la principal responsabilidad de prevenir las lesiones causadas por accidente de tránsito, trabajando en estrecha cooperación con las autoridades municipales y provinciales.

Las Naciones Unidas pueden ayudar a los Estados Miembros en su labor promoviendo y facilitando la cooperación entre ellos, en particular fomentando el intercambio de información sobre prácticas recomendables. Cada uno de nosotros puede aprender de la experiencia de los demás, tanto de los éxitos como de los errores. La información que se intercambia es de carácter bastante técnico. Hoy en día las comisiones económicas regionales se especializan en este tipo de cuestiones. Por consiguiente, los intentos de mejorar el intercambio de información deben basarse en sus conocimientos especializados y debe evitarse duplicar el trabajo que las comisiones económicas regionales ya han llevado a cabo. El Japón considera que este principio debe respetarse cuando la Organización Mundial de

la Salud asuma su función de coordinadora de las actividades relativas a la seguridad vial.

Quisiera mencionar algunas de las experiencias del Japón. En mi país, el total de víctimas mortales de los accidentes de tránsito alcanzó una cifra máxima en 1970, a saber, 16.765 víctimas. Para responder a la necesidad acuciante de adoptar medidas apropiadas sobre este ingente problema social, en el mismo año se promulgó la Ley Fundamental sobre Seguridad Vial, y desde entonces se han venido aplicando planes quinquenales. En 2002, el número de muertes descendió a 8.326, alrededor de la mitad del nivel de 1970. Asimismo, el Japón está mejorando las normas de seguridad para los automotores, teniendo en cuenta la armonización mundial de la reglamentación técnica y promoviendo el desarrollo y el uso más extendido de los vehículos con seguridad avanzada que utilizan la tecnología de la información.

Entre 1996 y 2003, las autoridades nacionales pusieron en práctica medidas de emergencia para reducir las lesiones causadas por los accidentes de tránsito, centrandose su atención en los emplazamientos con mayor incidencia de accidentes. La primera medida fue identificar 3.196 de esos emplazamientos, utilizando los datos sobre accidentes y tránsito recabados, respectivamente, por el Organismo Nacional de Policía y el Ministerio de Territorio, Infraestructura y Transporte. Posteriormente, las autoridades encargadas de la gestión vial y la Comisión de Seguridad Pública llevaron a cabo conjuntamente inspecciones realizadas al azar y análisis pormenorizados de las causas de esos accidentes y aplicaron medidas integrales y sistemáticas, tales como el mejoramiento de las intersecciones y las señales de tránsito. Gracias a estas medidas se han reducido en un 30% las lesiones causadas por accidentes de tránsito en esos emplazamientos.

Esta última experiencia nos ha brindado muchas enseñanzas. En primer lugar, que es indispensable un enfoque de colaboración entre los organismos gubernamentales interesados. En segundo lugar, que los datos precisos son una condición previa necesaria para cualquier plan de acción eficaz. En tercer lugar, que debe evaluarse cada medida para conseguir un proceso continuo de mejoramiento normativo.

Si bien la responsabilidad primordial de la seguridad vial recae en los gobiernos nacionales, es verdad que los países en desarrollo a menudo tienen una capacidad limitada para encarar esta cuestión. Consciente

de este problema, el Japón trata de prestar asistencia a los países que tienen la voluntad política pero carecen de los recursos suficientes para actuar de acuerdo con su determinación. Por ejemplo, en 2001 el Gobierno del Japón aportó aproximadamente 9 millones de dólares de los EE.UU. al Nepal para el mejoramiento de la condición de 10 intersecciones en Katmandú. En ese proyecto se incluyeron la pavimentación de carreteras, la construcción de cercas para evitar que los peatones atraviesen las carreteras y la instalación de señales de tránsito para los conductores y los peatones. Además, se abordaron los aspectos relativos a la conducta de las personas con respecto a la seguridad vial mediante la preparación de carteles para la seguridad vial y libros de texto sobre las normas de tránsito, así como programas educativos y de capacitación.

Hay diversos actores que desempeñan un papel en la promoción de la seguridad vial. Debemos tener en cuenta las responsabilidades de cada uno de ellos. Las Naciones Unidas también son actores, pero deberíamos considerar cuál es el verdadero valor añadido que pueden proporcionar y que han de proporcionar. Creo que con los esfuerzos concertados de todos los interesados podemos hacer frente al enorme reto de la seguridad vial con eficacia y eficiencia.

**Sr. Dauth** (Australia) (*habla en inglés*): Hoy tengo el honor de hacer uso de la palabra ante la Asamblea General, y debo decir que me es particularmente grato hacerlo con respecto al importante tema de la seguridad vial en el mundo. Seré breve, pues sé que estamos procurando que intervengan numerosos oradores antes de la hora del almuerzo. Estas breves observaciones de Australia complementan la declaración que pronunció anteriormente el Representante Permanente de Fiji en nombre del Foro de las Islas del Pacífico, a la que nos asociamos plenamente.

Consideramos que la cuestión de la seguridad vial es de gran importancia y le hemos conferido una prioridad de primer orden en nuestro programa político nacional. Nuestros esfuerzos por mejorar la seguridad vial han abarcado una serie de medidas, tales como exigir normas mínimas de seguridad en la fabricación de los vehículos automotores, invertir en el mejoramiento de la calidad y la seguridad de las carreteras, abordar específicamente los factores de riesgo conocidos asociados a los accidentes automovilísticos fortaleciendo la vigilancia, mejorar el comportamiento de los conductores gracias a una mayor sensibilización sobre los factores de

riesgo e iniciar programas para ayudar a los conductores jóvenes y novatos a ser mejores conductores.

Australia se siente complacida en informar de que nuestras medidas encaminadas a mejorar la seguridad vial han tenido muchísimo éxito. Mientras que en 1970 el número de muertes causadas por accidentes de tránsito registrado en Australia fue de 30,4 por cada 100.000 personas, para el año 2003 esa cifra había bajado en un 73%, situándose en un 8,2 por cada 100.000 personas.

Australia está convencida de que puede reducirse aún más el índice de víctimas mortales causadas por los accidentes de tránsito. Para ello, el Gobierno de Australia y los Gobiernos de los Estados y Territorios australianos han adoptado una estrategia nacional de seguridad vial respaldada por planes de acción, cuyo objetivo es reducir en un 40% más el índice de víctimas mortales de los accidentes de tránsito por cada 100.000 personas, llevándolo del 9,3% en 1999 a no más del 5,6% para el año 2010. El logro de ese objetivo significaría salvar alrededor de 3.600 vidas en el decenio que culmina en 2010. Es un objetivo difícil, pero se cuenta para ello con el compromiso nacional.

A la luz de este compromiso —que todos compartimos— de esforzarnos más para lograr que mejore la seguridad vial, Australia celebra la iniciativa de Omán, y en particular la labor de nuestro colega, el Embajador de Omán, así como su papel decisivo al señalar a la atención de esta Organización la cuestión de la seguridad vial. Si bien las iniciativas nacionales pueden seguir siendo la piedra angular de los esfuerzos por mejorar la seguridad vial, no cabe duda de que todos podemos beneficiarnos si damos a conocer nuestras experiencias en la materia, intercambiando información sobre las prácticas más recomendables y aprendiendo mutuamente de los éxitos de los demás.

Al invitar a la Organización Mundial de la Salud —en cooperación con las diversas comisiones regionales— a que actúe como órgano coordinador sobre esta cuestión, este proyecto de resolución logra facilitar ese intercambio de información del que he hablado. Por consiguiente, nos complace patrocinar este proyecto de resolución.

**Sr. Gallegos Chiriboga** (Ecuador): La delegación del Ecuador, en primer lugar, desea felicitar a la Misión Permanente de la Sultanía de Omán por introducir en el programa de la Asamblea General un tema tan importante para la sociedad actual, a saber, el de la crisis de

seguridad vial en el mundo, y, en segundo lugar, reiterar la disposición del Gobierno ecuatoriano de colaborar con las Naciones Unidas en su actual afán de lograr una significativa disminución de los accidentes y pérdida de vidas a través de lo que podríamos calificar como una “cultura vial” para la comunidad internacional.

Como bien lo afirma el informe del Secretario General, las lesiones y decesos que se producen como consecuencia de los accidentes de tráfico han determinado que se produzca una crisis en el sector de la salud pública también a nivel mundial, por lo que es necesario que se adopten medidas urgentes para enfrentar la magnitud de este problema que, para el año 2000, ya ocasionó el fallecimiento de alrededor de 1,2 millones de personas como consecuencia de lesiones sufridas en percances viales. Lo anterior nos lleva a reiterar el firme propósito del Gobierno ecuatoriano de continuar en su labor de mejoramiento no solamente de las carreteras, sino también de una adecuada señalización y de un sistema de vigilancia que permita el auxilio oportuno de las personas que resulten lesionadas como consecuencia del choque de vehículos motorizados, así como también la permanente actualización del sistema educativo en materia de tránsito.

El Ecuador, como país copatrocinador del proyecto de resolución —que tenemos la seguridad de que será aprobado por consenso— tiene la absoluta certeza de que solamente la cooperación entre la ciudadanía y las autoridades pertinentes de cada país permitirá que los accidentes de tránsito disminuyan y que la tasa de mortalidad por este concepto se reduzca considerablemente en el futuro. Asimismo, la cooperación internacional en materia vial constituye un factor importante para poder afrontar en mejor forma este difícil reto, ya que el intercambio de información y el mejor conocimiento de técnicas adoptadas permitirán el enriquecimiento de las bases de datos que cada país puede mantener en su ámbito interno y que le puede llevar a vislumbrar mejores métodos para solucionar los efectos colaterales que, lamentablemente, se dan luego de un accidente de tránsito.

Las lesiones que se producen aumentan el número de personas con discapacidad, lo que afecta a la vida de las mismas y sus familias y pone en serios aprietos al sistema de salud a nivel doméstico e internacional porque de ello dimana no solamente un esfuerzo en personal especializado, sino que ello también influye decididamente en los precarios presupuestos asignados por los gobiernos para el ámbito de la prevención y el

tratamiento de los problemas relacionados con la salud humana.

Sin perjuicio de lo anterior, es gratificante poder manifestar que actualmente en el Ecuador existe ya una especie de cultura vial, como al principio se mencionó, la misma que se ha cultivado a nivel escolar y colegial, ya que los alumnos reciben en sus aulas las directrices que les permiten conocer no solamente la legislación sobre tránsito, sino también su comportamiento adecuado personal y los primeros auxilios que podrían proporcionar en caso de una colisión vehicular. Lo que hace algunos años era muy raro, en la actualidad ya es un modo de actuar común. Tal es el caso de la utilización del cinturón de seguridad, el cual ha salvado innumerables vidas en carreteras y vías urbanas del Ecuador, y el convencimiento al que ha llegado la población en el sentido de que el mejor método para evitar los accidentes de tránsito está precisamente en conocer y respetar las normas que rigen esta actividad y en la responsabilidad de cada individuo de manejar un automotor únicamente cuando se encuentre física y psicológicamente capacitado para ello.

La delegación del Ecuador deja constancia de su satisfacción porque este tema tan importante continúa en el programa de las Naciones Unidas. Ello constituye una garantía para el conglomerado internacional porque este foro es el más adecuado y el camino más seguro para encontrar soluciones en materia vial a través del entendimiento y la colaboración, no solamente en el ámbito técnico sino también legal, ya que en numerosas ocasiones los causantes de los accidentes no se responsabilizan por su impericia o incapacidad. Es necesario entonces homologar las respectivas legislaciones, a fin de que los culpables puedan ser juzgados, no solamente en el país en el que causaron el accidente, sino también en aquel al que hayan huido, y evitar así que tanto las muertes como la incapacidad física queden en la impunidad.

**Sr. Laggner** (Suiza) (*habla en francés*): Nos complace estar reunidos hoy para reiterar nuestra voluntad de luchar juntos contra este flagelo de nuestra sociedad moderna, a saber, los accidentes de tránsito. Saludamos la iniciativa del Secretario General y del representante del Gobierno de Omán ante las Naciones Unidas de llevar al más alto nivel la causa de la lucha contra la inseguridad vial. También saludamos la aparición del excelente informe sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito, publicado conjuntamente por la Organización Mundial de la



Salud (OMS) y el Banco Mundial con motivo del Día Mundial de la Salud, que se consagró por primera vez a la seguridad vial. La OMS tiene razón cuando proclama que los accidentes de tránsito no son una fatalidad.

Saludamos también los esfuerzos de la Comisión Económica para Europa (CEPE), que proclamó la semana del 5 al 11 de abril Semana de la Seguridad Vial, dedicada al tema de la agresividad al volante. Durante ese período, todos los miembros de la CEPE emprendieron campañas simultáneas con el lema “El respeto es seguridad”. Sin duda se trata del respeto de las normas de tránsito pero también y, ante todo, el respeto al prójimo y el respeto a la vida.

Suiza, que también enfrenta problemas de seguridad vial y se fijó el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos y heridos graves antes de 2010, comparte este objetivo con la Unión Europea y tiene la intención de suscribir su enfoque. Para lograr los objetivos previstos, sean los que fueren, no basta con poner en práctica medidas puntuales a corto plazo, sino que éstas deben integrarse en un marco más general que, además de los compromisos de carácter técnico, exige una voluntad política muy firme. Todos los agentes interesados deben participar en la definición, la elaboración y la puesta en práctica de esta política.

También debemos desarrollar un enfoque global y coherente para que la sociedad y la economía den igual importancia a la seguridad vial y a la movilidad, a fin de que los usuarios de las carreteras adopten un comportamiento responsable y respetuoso de los demás; los vehículos sean técnicamente seguros; las infraestructuras se conciban, mantengan y exploten de modo tal que se garantice la seguridad de los usuarios; y, por último, el salvamento de las víctimas se lleve a cabo rápidamente y respetando las normas más avanzadas. Estos objetivos pueden lograrse, sobre todo, mediante la formación, la sensibilización, una política de control y sanciones eficaces, sistemas de incentivos y muchas otras medidas. Sin embargo, también pueden lograrse mediante la cooperación y la coordinación internacionales destinadas a desarrollar actividades en las que se intercambien experiencias, entre otras cosas sobre la base de los conocimientos del propio sistema de las Naciones Unidas, a través de convenciones mundiales sobre las normas de tránsito y la señalización de las carreteras.

Suiza aprueba plenamente la designación de la OMS como entidad de coordinación de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial en el marco del

sistema de las Naciones Unidas, de conformidad con el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1. Desea que se establezca una colaboración y cooperación estrechas entre la OMS y la CEPE, que dispone de una sólida experiencia en la materia. No cabe duda de que el hecho de que estas dos instituciones tengan su sede en Ginebra favorecerá la sinergia en esta esfera.

Hoy hemos dado un paso importante en la dirección correcta, pero no debemos olvidar que la prevención de los accidentes es una tarea que tan sólo da fruto a largo plazo. Por consiguiente, tendremos que continuar redoblando esfuerzos para lograr nuestro fin. Suiza está dispuesta a lograrlo.

**Sr. Rastan** (Malasia) (*habla en inglés*): Malasia quisiera dar las gracias una vez más y encomiar al Gobierno de la Sultanía de Omán, y en especial al Embajador Al-Hinai, por su papel sumamente dinámico y constructivo, que dio pie a debates serios sobre la cuestión de la crisis mundial de la seguridad vial. Consideramos que la sesión plenaria de hoy constituye un seguimiento importante del debate celebrado en la Asamblea General en octubre pasado, que dio lugar a la aprobación de la resolución 58/9 y a la tarea que están desarrollando varios gobiernos, organizaciones y particulares en relación con la promoción de un criterio nuevo y concertado del problema de los accidentes de carretera y del modo de hacer frente a sus consecuencias y repercusiones.

Felicitemos a la Organización Mundial de la Salud (OMS) por haber hecho de la seguridad vial el tema del Día Mundial de la Salud este año, lo que ha señalado a la atención del mundo esta amenaza mundial en ciernes. También felicitamos a la OMS y al Banco Mundial por la excelente labor realizada con respecto al *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, que se publicó en París con ocasión de la celebración del Día Mundial de la Salud, el 7 de abril de 2004. Encomiamos a ambas organizaciones y a más de 100 expertos que trabajaron intensamente en la elaboración del informe por la gran atención que prestaron a todos los aspectos del problema y por las valiosas recomendaciones que hicieron en el informe. Sin duda, el informe nos recuerda algo estremecedor, a saber, que “las lesiones causadas por el tránsito constituyen un importante problema de la salud pública, pero desatendido, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados”.

Las cifras y proyecciones actuales de muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito son asombrosas. En el informe se dice que, a menos que se renueve el compromiso con la prevención, se espera que esas cifras aumenten aproximadamente un 65% en los próximos 20 años. De igual forma, los costos económicos son en extremo elevados y los sociales, incalculables, en particular desde el punto de vista del trauma que sufren las víctimas y sus familiares.

En el documento se ilustra claramente que los países en desarrollo, donde el número de muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito es sumamente alto, poseen una capacidad limitada para aplicar las medidas necesarias a fin de mejorar la seguridad vial dentro de sus fronteras. Sin lugar a dudas, no faltan los compromisos de aumentar la conciencia ni los esfuerzos con ese fin de los Gobiernos ni de la sociedad de esos países, pero resulta evidente que es necesario fortalecer con urgencia la cooperación internacional para prestar apoyo y asistencia a los países en desarrollo, a fin de que puedan mejorar su capacidad para encarar este problema. Es preciso alentar la creación de asociaciones en las que participen todos los interesados a los niveles nacional y mundial.

El Gobierno de Malasia presta seria atención al problema de las muertes y los traumatismos causados por accidentes de tránsito. Como se ilustra en el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, Malasia realiza grandes esfuerzos para mejorar la seguridad vial y reducir las muertes causadas por accidentes de tránsito. Como país en desarrollo en rápido crecimiento, se ha registrado en Malasia un drástico aumento —de alrededor del 8%— del número de vehículos, que se elevó de 7,7 millones en 1996 a 12,8 millones en 2003. Esto se tradujo en un aumento del número de accidentes de tránsito, de 189.109 en 1996 a 289.651 en 2003. Sin embargo, el número de muertes por accidentes de tránsito se redujo levemente, de 6.304 en 1996 a 6.282 en 2003, mientras que el número de muertes por cada 10.000 vehículos descendió de 8,2 en 1996 a 4,9 in 2003. Como se ilustra en el *Informe mundial*, el Consejo Nacional de Seguridad Vial de Malasia ha fijado el objetivo de reducir el número de muertes antes de 2010 a menos de tres por cada 10.000 vehículos registrados.

La considerable reducción del número de muertes causadas por accidentes de tránsito se atribuye al compromiso constante y pertinaz del Gobierno de Malasia de encarar el problema de la seguridad vial en el país.

Desde 1997, se han llevado a cabo en todo el país una campaña y un programa de concienciación en materia de seguridad vial basados en los conceptos de aplicación de la ley, ingeniería, educación y servicios de emergencia. Consideramos que si todos los organismos del Gobierno, el sector privado, la sociedad civil y los ciudadanos aplican esos conceptos de manera integrada, será posible alcanzar el objetivo de reducir el número de muertes por accidentes de tránsito en un 30%.

La Asociación de Ingeniería Vial de Malasia también ha emprendido un examen general de las normas viales de Malasia, a la luz de los requisitos modernos del tránsito en el país. Se ha prestado gran consideración a las necesidades particulares de los usuarios vulnerables, tales como los motociclistas, los ciclistas y los peatones, sobre todo los escolares. La aplicación de la política de sendas exclusivas para los motociclistas y el encendido de luces durante el día ha reducido el número de muertes ocasionadas por accidentes de motocicletas. La construcción de puentes y cruces peatonales en las principales carreteras y de calles peatonales en zonas urbanas cercanas a las escuelas, así como el despliegue de guardianes de tránsito también han reducido el número de accidentes de tránsito de los que resultan víctimas los escolares. El Ministerio de Transporte ha adoptado una política de “cero baches”. La superficie de las carreteras recibe mantenimiento y se repara con asfalto poroso para impedir la formación de charcos y garantizar una mayor comodidad a los usuarios. Ello ha reducido el número de accidentes de tránsito en nuestro país.

Somos totalmente conscientes de las conclusiones que se citan en la página 22 del *Informe mundial*, en el sentido de que:

“Los traumatismos resultantes del tránsito constituyen, en todo el mundo, una de las principales causas de muerte entre los jóvenes que conducen automóviles o vehículos motorizados de dos ruedas”,

y de que las tasas de mortalidad son especialmente elevadas entre los adolescentes. Al elevar la edad mínima para conducir de los 16 a los 18 años, Malasia ha disminuido en gran medida la tasa de accidentes de motocicletas. A fin de prevenir las muertes y los traumatismos entre los niños, también alentamos la producción nacional de cascos adecuados para ellos.

Malasia ha sido y sigue siendo un activo participante a los niveles regional e internacional en la

formulación de estrategias para el desarrollo y la sostenibilidad de la infraestructura vial, así como en la adopción de medidas encaminadas a reducir el número de accidentes de tránsito y, en consecuencia, el número de muertes provocadas por éstos. Como parte de esos esfuerzos, Malasia participa en la Global Road Safety Partnership, bajo los auspicios del Banco Mundial, la Asociación Mundial de Carreteras, el Comité de Transporte y Seguridad Terrestres de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), el Subgrupo de Trabajo de la ASEAN sobre Transporte y Seguridad Viales y la Asociación de Ingeniería Vial de Asia y Australasia.

Los accidentes viales que causan la muerte, heridas y discapacidad son un motivo de gran preocupación para nosotros. Nadie es inmune a sus efectos. A este respecto, los Gobiernos, las Naciones Unidas y sus organismos pertinentes, otras organizaciones regionales e internacionales, la sociedad civil y los particulares tienen un importante papel que desempeñar a fin de imprimir impulso a los esfuerzos regionales e internacionales para abordar este problema y mitigar sus efectos. A Malasia le complace una vez más apoyar la labor que se realiza a este respecto en la Asamblea y ser uno de los patrocinadores del proyecto de resolución que ahora examinamos.

**Sr. Al-Jomae** (Arabia Saudita) (*habla en árabe*): En lo que respecta al proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, en primer lugar, quiero agradecer al Gobierno de Omán la labor realizada para sensibilizar a todo el mundo en cuanto a las graves consecuencias de los accidentes de tránsito. También quiero dar las gracias a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y al Banco Mundial por sus esfuerzos para publicar el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito*, que tenemos hoy ante nosotros.

Una lectura detenida del informe pone al descubierto las dimensiones de la catástrofe humana que provocan los accidentes de tránsito. Sin embargo, la creciente conciencia de los Gobiernos y las organizaciones no gubernamentales en todo el mundo sobre la gravedad de este fenómeno representa un primer paso por la senda correcta. Nos tranquiliza el feliz hecho de que estamos aprendiendo a encarar este problema.

A diferencia de otros flagelos que son más difíciles de enfrentar, como el VIH/SIDA y el paludismo, cuyo tratamiento tiene un costo muy elevado, el tema

que hoy examinamos no entrañará costos que excedan lo que cueste la prevención a todos los niveles de la sociedad. Como se dijo en el simposio celebrado en Omán en preparación de la conferencia:

“La solución de este problema depende de la voluntad política para asegurar la responsabilidad colectiva, poner fin a la conducción en estado de embriaguez y hacer cumplir el uso de los cinturones de seguridad.”

Arabia Saudita es uno de los países que cuenta con una red de carreteras concebidas con arreglo a los criterios más modernos de seguridad vial y límites de velocidad. Hemos adoptado un conjunto de medidas, entre las cuales se incluyen como las más importantes el uso obligatorio de los cinturones de seguridad por los conductores y pasajeros y la realización de inspecciones sistemáticas a los vehículos, así como su aseguramiento. Los medios de difusión audiovisuales y escritos también trabajan para elevar la conciencia sobre los peligros del exceso de velocidad, sobre todo en los días feriados oficiales, y su costo para la economía nacional. Se han construido lugares de descanso para que los viajeros puedan reposar en el camino. Además, periódicamente se celebran simposios para concienciar a los jóvenes, que son el grupo más vulnerable. Todas estas actividades forman parte de la puesta en práctica del plan de alto nivel de 2000, que tiene como objetivo reducir el número de fallecimientos debidos a accidentes de tránsito en un 30% para el año 2015.

Contamos ahora con el *Informe mundial sobre la prevención de las lesiones causadas por el tránsito*, que puede servirnos de base para hacer un balance de nuestros trabajos y planificar nuestra labor futura. En el informe también figuran recomendaciones y políticas que, a nuestro juicio, constituyen buenas directrices para reducir las consecuencias de las lesiones producidas por los accidentes de tránsito.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): De conformidad con la resolución 49/2, de la Asamblea General, de 19 de octubre de 1994, doy ahora la palabra al Observador de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja.

**Sr. Milton** (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): La Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja se siente complacida por la atención que se le está prestando en la Asamblea General a la cuestión de la seguridad vial mundial.

Quizás 1,25 millones de personas mueran este año debido a accidentes de tránsito; los traumatismos producidos por este tipo de accidentes son, en todo el mundo, la principal causa de muerte de las personas que tienen entre 15 y 44 años de edad. Gran parte de esos desastres humanitarios pueden evitarse.

A nivel mundial, se calcula que el increíble costo de los accidentes de tránsito es de unos 518.000 millones de dólares estadounidenses, es decir, entre el 2% y el 3% del producto interno bruto de muchos países. Se calcula que en los países en transición y en desarrollo, el costo de los fallecimientos y traumatismos causados por los accidentes de tránsito es el doble del valor de toda la asistencia para el desarrollo que se les provee: una estadística verdaderamente aleccionadora.

Uno de los capítulos del Informe mundial sobre desastres publicado en 1998 por la Cruz Roja se titula “¿Acaso deben morir millones de personas más debido a accidentes de tránsito?” El mensaje central de ese capítulo es que cada persona tiene un papel que desempeñar en la prevención de esos desastres. Nuestras sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, de la misma manera que trabajan para prevenir las enfermedades contagiosas se esfuerzan también a diario para prevenir los accidentes de tránsito y prestar primeros auxilios y todo tipo de apoyo cuando ocurren esos accidentes. Como parte de la respuesta del Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a esta cuestión, 25 sociedades europeas de la Cruz Roja se han unido, con el apoyo de la Comisión Europea, para iniciar una campaña de seguridad vial en Europa en 2004. Se dirige a los niños, con el lema “Sólo tienes una vida, por lo tanto, cuidala”.

En prácticamente todos los países, la sociedad de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja asigna una alta prioridad a la labor tendiente a mejorar la seguridad vial. En Lao, por ejemplo, la elevadísima tasa de mortalidad debida a los accidentes de tránsito, y sus enormes repercusiones en los jóvenes, impulsó a la Cruz Roja a establecer un programa de capacitación destinado especialmente a los jóvenes para que puedan instruir a los jóvenes de su misma edad acerca de la seguridad vial, las normas de tránsito, los primeros auxilios básicos y las recomendaciones generales.

Del mismo modo, en Jordania, el elevado costo económico y humano de los accidentes de tránsito ha impulsado a tomar medidas a la Sociedad de la Media Luna Roja. En Jordania se tiene previsto llevar a cabo

lo que la Sociedad describe como una amplia campaña de movilización dirigida a aumentar los conocimientos y cambiar las actitudes sobre la materia. El programa de acción es una de las principales prioridades de la Sociedad para 2004, y la campaña se iniciará el 4 de mayo para que coincida con el Día Mundial de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, con un mensaje especial de apoyo de Su Majestad el Rey.

Otra actividad digna de mención es la práctica de rescate simulado que se efectuó en Uganda en el Día Mundial de los Primeros Auxilios, 2003. En esa ocasión, la Sociedad de la Cruz Roja, en colaboración con la policía, el cuerpo de bomberos y los principales hospitales de la ciudad, y con el respaldo de la compañía petrolera Shell, ejecutó un programa dirigido a evaluar y mejorar las técnicas de preparación para los desastres y asegurar la disponibilidad del apoyo médico necesario en el caso de que ocurra una emergencia importante.

La Federación Internacional señala estos ejemplos para demostrar que en muchos países el diálogo con el gobierno a todos los niveles funciona muy bien y es muy provechoso.

Para tener éxito, las asociaciones locales necesitan el apoyo multilateral. No obstante, las asociaciones a nivel mundial también son necesarias. Nos complace especialmente la colaboración que se ha establecido entre la Federación Internacional y sus miembros de todo el mundo, las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, por un lado, y Suecia, los Países Bajos, el Reino Unido y, lo que es muy importante, el Banco Mundial, la Organización Mundial de la Salud y el sector privado, por el otro. El resultado es la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que tiene su sede en las oficinas de la secretaria de la Federación Internacional, en Ginebra. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial es una asociación mundial activa que se dedica al mejoramiento de la seguridad vial en los países en desarrollo y en transición. Forma asociaciones locales entre el sector empresarial, la sociedad civil y los gobiernos con el objetivo de estimular el intercambio de información y experiencia, promover la adopción de medidas y políticas, y proponer proyectos dirigidos a reducir en forma eficaz y sostenible el número de muertes y lesiones causadas por los accidentes de tránsito. La difusión de los conocimientos acumulados y la experiencia adquirida hace que el programa sea útil para las organizaciones gubernamentales y civiles de todo el mundo. Las muertes y lesiones que se producen en las carreteras constituyen un problema

social y de salud pública que todos los sectores de la sociedad —los Gobiernos, las empresas y la sociedad civil— deben resolver juntos.

Apoyamos firmemente la recomendación que figura en el Informe Mundial publicado la semana pasada por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial. También apoyamos firmemente la exhortación a que se designe un órgano coordinador para facilitar y coordinar esas actividades en el seno de las Naciones Unidas y con los organismos multilaterales. La Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial están dispuestas a trabajar con ese órgano coordinador. Felicitamos a la Organización Mundial de la Salud por su decisión de que este año la seguridad vial sea el tema del Día Mundial de la Salud. A nuestro criterio, sólo con una promoción de esa índole podremos hacer que llegue nuestro mensaje.

Seguiremos asignando a estas cuestiones una alta prioridad. Esperamos con interés trabajar con todas las partes interesadas para buscar medios eficaces de resolver el terrible problema de la pérdida de vidas y recursos que ha causado la crisis mundial relativa a la seguridad vial.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): De conformidad con la resolución 58/9, de 5 de noviembre de 2003, doy ahora la palabra a la Directora Ejecutiva del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF).

**Sra. Bellamy** (UNICEF) (*habla en inglés*): Al Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) le complace la decisión de la Asamblea General de celebrar esta importante sesión en la misma fecha en que se celebra el Día Mundial de la Salud. Ello pone de relieve la conclusión de que la creciente tasa de traumatismos debidos a los accidentes de tránsito constituye realmente una crisis de salud pública de grandes proporciones, que puede perjudicar el programa sobre los derechos de la infancia establecido como uno de los objetivos de desarrollo del Milenio, así como el Plan de Acción aprobado hace dos años en el histórico periodo extraordinario de sesiones de la Asamblea General dedicado a la infancia (resolución S-27/2, anexo).

En el estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, que se publicó la semana pasada, se demuestra que los accidentes de tránsito están en vías de convertirse para el año 2020

en la tercera causa de muerte e incapacidad en todo el mundo. No obstante, en este panorama sombrío brilla una luz de esperanza: las lesiones producidas por los accidentes de tránsito pueden prevenirse y pueden tratarse.

La solución de este problema entraña una amplia gama de actividades, que pueden abarcar todo el sistema de las Naciones Unidas. Entre ellas figuran, por ejemplo, las medidas dirigidas al mejoramiento de la infraestructura vial, el desarrollo de vehículos más seguros, una aplicación más estricta de la ley, la ampliación de los servicios médicos y hospitalarios, la planificación urbana y ambiental y la ejecución de programas para promover la conciencia pública sobre la materia. Los expertos se refieren al conjunto de medidas como las tres “E”: educación, elaboración y ejecución. El papel del UNICEF comienza al principio, con la educación. Para el UNICEF, promover entre los niños la seguridad vial y la prevención de traumatismos es algo que se ajusta lógicamente a los programas de cooperación de nuestro país en todos los aspectos, desde el desarrollo infantil hasta el apoyo en la adolescencia.

En Viet Nam, por ejemplo, las actividades de prevención de traumatismos infantiles se han integrado en el programa nacional existente, que incluye la elaboración de un plan de estudios sobre seguridad y protección infantil, así como los esfuerzos de los medios de comunicación por sensibilizar a la población acerca de la importancia de la seguridad vial. También se puede obtener fácilmente información práctica en el folleto del UNICEF “Para la Vida”, que están utilizando muchas personas.

En ese sentido, quisiera sumarme a otros y aprovechar esta oportunidad para felicitar a la Sultanía de Omán y al Representante Permanente de ese país ante las Naciones Unidas por haber contribuido a sensibilizar a la población sobre la cuestión. Su dedicación y su ardua labor han sido verdaderamente extraordinarias.

Al mismo tiempo, el primer Embajador de Buena Voluntad del UNICEF en Omán, el corredor de rally Hamed Al Wahaibi, ha venido formando a los escolares sobre la seguridad vial desde una perspectiva profesional. Para celebrar el Día Mundial de la Salud, la oficina del UNICEF en nuestro país, en asociación con los Ministerios de Educación y de Salud y la Policía Real de Omán, encuestó a unos 20.000 estudiantes acerca de sus opiniones, ideas y sugerencias sobre la manera de abordar las causas fundamentales de las lesiones y las muertes causadas por accidentes de tránsito. La

encuesta se centró en las regiones en que se registran los mayores porcentajes de accidentes del país.

La clave para prevenir las muertes y las lesiones causadas por accidentes de tránsito dependerá, en última instancia, de que se haga hincapié en la voluntad política en los niveles nacional e internacional y de que se creen asociaciones con el fin de ayudar a coordinar nuevas medidas con el sector privado, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil a todos los niveles. Al mismo tiempo, reconocemos la amplia experiencia que ha adquirido a lo largo de más de 50 años el Grupo de Trabajo sobre seguridad vial de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, especialmente a través de sus convenios internacionales.

Muchos países están empezando a participar. La semana que viene el UNICEF y la Alianza para la Protección de la Infancia convocarán en Bangkok una conferencia regional sobre las lesiones en los niños que esperamos señale nuevamente a la atención la importancia de adoptar medidas preventivas enérgicas para que la región lleve a la práctica los objetivos de desarrollo del Milenio.

En el UNICEF acogemos con beneplácito el proyecto de resolución sobre la seguridad vial (A/58/L.60/Rev.1), incluido el llamamiento que en él se hace para que se establezca un centro de las Naciones Unidas de coordinación de las actividades y de intercambio de información sobre las buenas prácticas. Además, instamos a que se reconozca expresamente a los niños —que tienen toda la vida por delante— y la carga desproporcionada que soportan como consecuencia de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito.

En el UNICEF estamos dispuestos a apoyar a los Gobiernos nacionales y a trabajar con ellos con el fin de poner en práctica ese y otros compromisos, convencidos de que al tomar medidas para invertir plenamente hoy en los niños aseguraremos el derecho imperecedero de cada niño, en todas las generaciones, a convertirse en adulto con dignidad, salud y en paz.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Los miembros recordarán que, en su resolución 58/9, de 5 de noviembre de 2003, la Asamblea General invitó al Presidente del Banco Mundial a que se dirigiera a la Asamblea. Si no hay objeciones, y sin que ello sienta un precedente, ¿puedo considerar que la Asamblea desea escuchar una declaración a cargo del Primer Vicepresidente del Banco Mundial?

*Así queda acordado.*

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Primer Vicepresidente del Banco Mundial.

**Sr. Sarbib** (Banco Mundial) (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Asamblea General por haberme permitido hacer uso de la palabra, y me honra tener la oportunidad de pronunciar un discurso ante la Asamblea sobre la crisis mundial de seguridad vial. Quisiera dar las gracias en particular a la Sultanía de Omán por su liderazgo en esta cuestión.

Como todos sabemos, la semana pasada la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial publicaron conjuntamente el informe que la Asamblea está debatiendo hoy. En el documento se exponen nuestras opiniones. Hemos escuchado muchas referencias a él. No obstante, quisiera volver a citar algunas cifras que son inaceptables. Cada día mueren 3.000 personas y 75.000 resultan heridas debido a la seguridad vial deficiente; el 80% de esas muertes tienen lugar en países en desarrollo, que sólo poseen el 20% de los vehículos. Como han dicho muchos de los oradores que me han precedido, a esos países les cuesta entre el 1 y el 2% de su producto interno bruto, a veces el doble de lo que reciben en concepto de asistencia oficial para el desarrollo.

La seguridad vial es también una cuestión de igualdad social, puesto que las colisiones en carretera tienen consecuencias desproporcionadas para los pobres, cuyo acceso a la atención de emergencia después de la colisión es limitado y que enfrentan costos y una pérdida de ingresos que fácilmente pueden llevar a las familias a la pobreza. Se prevé que los fallecimientos causados por accidentes de tránsito en todo el mundo experimentarán un incremento de más del 65% en los 15 próximos años. Sin embargo, ese aumento mundial esconde diferencias cada vez mayores. Es probable que el número de víctimas mortales aumente en más de un 80% en los países de bajos y medianos ingresos, pero disminuirá más del 30% en los países de altos ingresos.

Es evidente que se trata de una situación que requiere la adopción de medidas. Una intervención rápida, coordinada y decidida puede mejorar la situación e invertir estas tendencias inaceptables. Los costos de la pasividad son demasiado grandes como para pasarlos por alto, y los beneficios que se ha demostrado que genera la adopción de medidas de seguridad sostenidas justifica una respuesta unida de los gobiernos, las

empresas y la sociedad civil. Los gobiernos deben actuar a nivel nacional –hemos tenido conocimiento de numerosas actividades de esa índole- y los organismos de desarrollo tienen que actuar a nivel mundial.

Las Naciones Unidas ofrecen una plataforma excepcional para estudiar estas cuestiones, y el diálogo que mantendremos hoy y mañana ayudará a elaborar instrucciones importantes para el futuro. Debemos actuar con un sentido de urgencia y centrarnos en los resultados que queremos conseguir, especialmente en los países de bajos y medianos ingresos, donde existen las mayores necesidades.

No obstante, podemos actuar con la confianza de que contamos con instrumentos de prevención eficaces y sabiendo que ya no se debería responsabilizar de las muertes y las lesiones en el sistema de transporte por carretera únicamente a los usuarios. Siempre se ha promovido activamente una actitud tendente a culpar a la víctima en la gestión de la seguridad vial. Sin embargo, en la actualidad aceptamos más fácilmente el hecho de que las personas se confunden y de que hay límites decisivos para la supervivencia humana y para recuperarse de las lesiones. Hemos cambiado de óptica y hemos pasado a crear y poner en funcionamiento un sistema de transporte por carretera más indulgente, que pueda absorber los errores humanos de modo que no provoque la muerte o la discapacidad y la pérdida de la salud a largo plazo.

El fomento de la capacidad apuntalará nuestros esfuerzos futuros en materia de seguridad vial, y el éxito quedará determinado por la eficacia de las medidas que se adopten en tres niveles: el fomento de la capacidad de los países para elaborar y poner en práctica estrategias sostenibles de seguridad vial y para medir sus resultados; el fomento de la capacidad de todo el Grupo del Banco Mundial para coordinar las estrategias y operaciones del sector y adaptarlas de acuerdo con los resultados en general y los resultados por países; y el fomento de la capacidad del Grupo del Banco Mundial y sus asociados en el desarrollo con el fin de colaborar más eficazmente y de armonizar los esfuerzos por lograr una mayor seguridad vial.

Nuestro diálogo continuará después de los dos próximos días, y, sin duda, hará falta tiempo para lograr un consenso sobre la mejor manera de avanzar. No obstante, para centrar nuestros debates futuros, deberíamos recordar constantemente los beneficios de que los países podrían disfrutar si en efecto pudiéramos aumentar y acelerar con éxito las medidas destinadas a mejorar los resultados relativos a la seguridad.

Hemos estado dando forma a la relación entre las víctimas fatales de los accidentes de tránsito y el crecimiento económico en las regiones a las que presta servicios el Banco Mundial, y hemos calculado las vidas que se podrían salvar y las lesiones que se podrían evitar en los próximos 15 años si se hicieran mayores inversiones en la esfera de la seguridad. Por ejemplo, calculamos que podrían salvarse más de 2,5 millones de vidas si se pudiera reducir el índice previsto de muertes por vehículo en un 30% adicional de aquí a 2020. Ese parece ser un objetivo razonable y viable. Si utilizamos los cálculos de los porcentajes de muertes, heridas tratadas en hospitales y heridas leves que aparecen en el Informe Mundial, eso supondría que se evitarían 37,5 millones de hospitalizaciones y aproximadamente 175 millones de heridas leves.

Obviamente, se trata tan sólo de cálculos de trabajo, que quizás se queden cortos. Tal vez sea factible disminuir más las víctimas por vehículo o tal vez incluso podamos lograr esos objetivos con mayor rapidez. Algunas de las pruebas también apuntan a que las víctimas mortales en el mundo en desarrollo podrían ser muchas más de las que se han notificado y se han tenido en cuenta en nuestro análisis, lo cual podría incrementar más las vidas que se salvan o las lesiones que se evitan según nuestros cálculos. Tal vez podríamos proponernos el objetivo de salvar hasta 3 ó 4 millones de vidas, evitar de 45 a 60 millones de hospitalizaciones y de 210 a 280 millones de lesiones leves en los próximos 15 años. Seguiremos trabajando sobre la base de estos cálculos para cuantificar los resultados que pueden lograrse. Cuando los identificamos con cada vida en concreto, el significado que cobran es enorme.

Lo esencial que se puede decir hoy es que toda vida es valiosa y que toda vida merece protección en nuestras carreteras. Incluso con los objetivos prudentes que nos hemos fijado para mejorar el nivel de seguridad, podemos proponernos salvar muchas vidas y prevenir muchas más lesiones que provoquen discapacidad, aliviando el dolor y el sufrimiento humanos y, tal vez, evitando otra fuente más de desequilibrio entre naciones ricas y pobres.

Son posibilidades que pueden hacerse realidad. Los logros conseguidos en materia de bienestar nos deberían inducir a todos a esforzarnos más en todo el mundo. En el Banco Mundial, estamos dispuestos a asumir el papel que nos corresponde.

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador sobre este tema.

La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Quisiera anunciar que, desde la publicación del proyecto de resolución, se han sumado a la lista de patrocinadores los siguientes países: Costa Rica, Fiji, Francia, Alemania, Liechtenstein, Nepal, Nauru, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, Senegal y Turquía.

¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1?

*Queda aprobado el proyecto de resolución A/58/L.60/Rev.1 (resolución 58/289).*

**El Presidente interino** (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea concluir así el examen del tema 160 del programa?

*Así queda acordado.*

*Se levanta la sesión a las 13.15 horas.*