

المحاضر الرسمية

الجمعية العامة



الدورة الثانية والستون

الجلسة العامة ٨٧

الاثنين، ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨، الساعة ١٠/٠٠

نيويورك

الرئيس: السيد سرجان كريم (جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة)

نظرا لغياب الرئيس، تولى الرئاسة نائب الرئيس

السيد البياتي (العراق).

البند ٤٦ من جدول الأعمال

الأزمة العالمية للسلامة على الطرق

افتتحت الجلسة الساعة ١٠/١٠.

مذكرة من الأمين العام (A/62/257)

مشروع القرار (A/62/L.43)

البند ١٣٢ من جدول الأعمال (تابع)

جدول الأنصبة المقررة لقسمة نفقات الأمم المتحدة

(Add.6 و A/62/657/Add.5)

الرئيس بالنيابة: أعطي الكلمة لممثل عُمان كي

يعرض مشروع القرار A/62/L.43.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): قبل الانتقال إلى

السيد الهنائي (عُمان) (تكلم بالانكليزية): قبل

خمسة أعوام، خلال الدورة السابعة والخمسين للجمعية

العامة، وقفت أمام هذه الجمعية لأعرض القرار ٣٠٩/٥٧

بشأن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق. وكان قرارا

متواضعا جدا؛ فكل ما طلبه كان تقريراً عن الأزمة العالمية

للسلامة على الطرق من الأمين العام لتتظر فيه الجمعية في

دورتها الثامنة والخمسين. لقد قطعنا شوطاً طويلاً منذ ذلك

الحين. وعقدت الجمعية أول مناقشة في تاريخها بشأن

السلامة على الطرق في دورتها الثامنة والخمسين، حيث أكد

الأعضاء بالإجماع على أن الإصابات الناجمة عن حوادث

البند المدرج في جدول أعمالنا، أود أن أسترعي انتباه الجمعية

العامة إلى الوثيقتين A/62/657/Add.5 و Add.6، حيث يبلغ

الأمين العام فيهما رئيس الجمعية العامة بأنه منذ أصدر

رسائله الواردة في الوثائق A/62/657 وإضافاتها من ١ إلى ٤،

قامت باراغواي ودومينيكا بتسديد المبالغ اللازمة لتخفيض

متأخراتهما إلى ما دون المبلغ المحدد في المادة ١٩ من الميثاق.

هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة قد أحاطت علماً

على النحو الواجب بالمعلومات التي تضمنتها هذه الوثائق؟

تقرر ذلك.

يتضمن هذا المحضر نص الخطب الملقاة بالعربية والترجمة الشفوية للخطب الملقاة باللغات الأخرى. وينبغي

ألا تقدم التصويبات إلا للنص باللغات الأصلية. وينبغي إدخالها على نسخة من المحضر وإرسالها بتوقيع

أحد أعضاء الوفد المعني إلى: Chief of the Verbatim Reporting Service, Room C-154A. وستصدر

التصويبات بعد انتهاء الدورة في وثيقة تصويب واحدة.



وفي نيسان/أبريل ٢٠٠٧، قامت منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية بتنظيم أسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة على الطرق كي يكون منتدى للأنشطة العالمية والإقليمية والوطنية الرامية إلى زيادة الوعي بشأن السلامة على الطرق. كما ركّز الأسبوع على مستخدمي الطرق من الشباب، وأبرز المخاطر على الأطفال والشباب. وكان اجتماع الجمعية العالمية للشباب الذي تناول موضوع السلامة على الطرق الحدث العالمي الأبرز في الأسبوع العالمي، وحضره ما يزيد على ٤٠٠ شاب من مائة بلد بغية تبادل الخبرات وتكوين شبكة عالمية من الشباب الداعين إلى السلامة على الطرق. وأعدّ المندوبون الشباب واعتمدوا إعلاناً بعنوان "إعلان الشباب بشأن السلامة على الطرق". كما عُقد خلال ذلك الأسبوع المنتدى الثاني للجهات المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، الذي نظمه المنتدى العالمي للسلامة على الطرق، وتلاقى فيه مشاركون من الحكومات والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص.

وسأكون مقصراً إذا لم أحيي لجان الأمم المتحدة الإقليمية وهيئاتها الفرعية على زيادة أنشطتها المتعلقة بالسلامة على الطرق والدعوة إلى مزيد من الالتزام السياسي بالسلامة على الطرق.

وتواصل اللجنة الاقتصادية لأوروبا الدعوة إلى إجراءات على الصعيد العالمي في سبيل وضع لوائح فنية عالمية تتعلق بسلامة المركبات وصوغ تعديلات اتفاقية السير على الطرق واتفاقية لافتات وإشارات الطرق.

وعقدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ مؤتمراً وزارياً حول النقل، في بوسان بجمهورية كوريا. واعتمدت الإعلان الوزاري بشأن تحسين مستوى السلامة على الطرق في منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

المرور تمثل أزمة للصحة العامة تقتضي إجراءات عاجلة على الصعيدين الوطني والدولي.

وحدث تطور رئيسي في نيسان/أبريل ٢٠٠٤ هو إصدار منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وكان التقرير بمثابة أداة للدعوة ووثيقة فنية على حد سواء، متضمناً ست توصيات رئيسية بشأن ما يمكن للبلدان القيام به لمعالجة مشكلة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. كما أدركت الجمعية العامة في دورتها الثامنة والخمسين الحاجة إلى نظام تابع للأمم المتحدة لدعم الجهود الرامية إلى معالجة الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، وقامت بدعوة منظمة الصحة العالمية إلى العمل بتعاون وثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، بصفة منسق للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق في إطار منظومة الأمم المتحدة.

أشكر الأمين العام على إحالته إلينا التقرير الوارد في الوثيقة A/62/257 عن تحسين السلامة على الطرق في العالم، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية والشركاء الآخرون في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. وأود أن أشكر أعضاء الفريق، تحت القيادة القادرة لمنظمة الصحة العالمية، التي أسهمت كثيراً في محتوى التقرير.

يوفر التقرير استكمالاً لحالة تنفيذ التوصيات الواردة في القرار ٥/٦٠ بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم. ويصف كيف أن الجهود المبذولة على الصعيد الدولي عملت على زيادة الوعي بإزاء السلامة على الطرق. ويقترح عدداً من التوصيات لتنظر فيها الجمعية العامة ويكون من شأنها تيسير تنفيذ المداخلات الفعالة بغية تحسين السلامة على الطرق على الصعيد الوطني.

على نحو أكثر فعالية، وبناء طرق أكثر أماناً وتغيير سلوكيات مستخدمي الطرق وتوفير رعاية أفضل، فإننا سنخسر عشرات الملايين من الأرواح قبل أن يتغير مسار تلك المشاكل وتبدأ بالتراجع وبالتالي، نحن بحاجة إلى عدد من المبادرات العالمية المستمرة والمنسقة للمساعدة على سد تلك الفجوة. وتتماها كما يرفع مد عال جميع المراكب، فإن في وسع تلك المبادرات أن تمضي بنا إلى الأمام على جميع الجبهات معا.

إن أحد المجالات التي تم فيها إحراز تقدم كبير هي تطوير الآلية الأولى للتمويل الرامية إلى دعم بناء القدرات وتقديم الدعم التقني للسلامة على الطرق على الصعيد العالمية والإقليمية والقطرية. وأشيد بالبنك الدولي على مبادرته بإنشاء المرفق العالمي للسلامة على الطرق، وهو آلية للتمويل من شأنها أن تدعم تنفيذ التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وأشكر حكومات أستراليا وهولندا والسويد ومؤسسة السيارة والمجتمع على تقديمها الدعم المالي للمرفق.

وهنا، أود أن أشير إلى الخطوات التي تنفذها حكومة عمان على المستوى الوطني. وتشمل تلك الخطوات وضع تشريعات، وإنشاء وكالة وطنية للسلامة على الطرق، واستكمال النظم الشاملة للوفاء باحتياجات المصابين وإعادة تأهيلهم، وإنشاء سجل للحصول على المعلومات المفصلة بشأن عواقب الإصابات بغية الإقلال إلى أدنى حد من الأزمات وهدفنا النهائي هو أن نهيئ لمواطنينا بيئة مفضية إلى تحقيق المزيد من التطور الاجتماعي والاقتصادي. ونظمت شرطة عمان السلطانية عددا من المناسبات وشاركت فيها في جهودها المستمرة الرامية إلى زيادة رفع الوعي بالمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق. وشاركت الشرطة على حد سواء في أسبوع مجلس التعاون الخليجي للسلامة على الطرق وفي الأسبوع العربي للسلامة على الطرق.

ونظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية مؤتمراً أفريقياً في أكرا حول السلامة على الطرق، اعتمد فيه المندوبون إعلاناً يلزم الوزراء بالعمل معا على وقف وباء الوفاة والإصابة على الطرق الأفريقية الآخذ في التفاقم.

وعقدت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي منتداهما الأولى للجهات المعنية بالسلامة على الطرق في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في سان خوسيه عام ٢٠٠٦. واعتمد المشاركون إعلان سان خوسيه.

وعقدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية دورة تدريبية إقليمية للعاملين في وزارات الصحة بالقاهرة عام ٢٠٠٦.

وفي أماكن أخرى، أصدرت اللجنة العالمية للسلامة على الطرق، تحت القيادة المقتردة للورد روبرتسون من بورت آلن، تقريراً مميزاً بعنوان جعل الطرق آمنة تضمن اقتراحاً بعقد اجتماع وزاري بشأن السلامة على الطرق. وتقرير جعل الطرق آمنة يحدد السلامة على الطرق بوصفها مسألة من مسائل التنمية المستدامة، ويبيّن بوضوح الصلة المباشرة بين السلامة على الطرق والتنفيذ الفعّال للعديد من الأهداف الإنمائية للألفية. كما يُبرز الحاجة إلى أن تتضمن مشاريع الهياكل الأساسية للطرق، بدعم من مجموعة البلدان الثمانية، عنصراً للسلامة على الطرق له مقومات الاستمرار.

لكن، على الرغم من ذلك التقدم المُحرز، هناك فجوة متزايدة بين البلدان المتقدمة النمو والبلدان النامية والبلدان التي تمر في مرحلة انتقالية، حيث أن المشكلة، مع الأسف، آخذة في التفاقم. وإذا لم يكن بوسعنا تسريع مواجهتنا لوباء الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل عن طريق تعزيز الإنفاذ

قوانين المرور لمعالجة الأنماط الجديدة وغير المعتادة للسلوك المتعلق بالمرور.

وبالنيابة عن مقدمي مشروع القرار - الاتحاد الروسي، الأرجنتين، الأردن، ألبانيا، الإمارات العربية المتحدة، إندونيسيا، أوكرانيا، جمهورية إيران الإسلامية، أيسلندا، البحرين، البرتغال، البوسنة والهرسك، تايلند، تونس، جامايكا، جزر البهاما، الجماهيرية العربية الليبية، الجمهورية الدومينيكية، جنوب أفريقيا، السلفادور، السودان، الصومال، العراق، عمان، فرنسا، الفلبين، فييت نام، قطر، كوبا، كوستاريكا، الكويت، لبنان، ماليزيا، مصر، المغرب، المملكة العربية السعودية، موريتانيا، النمسا، النيجر، اليمن، اليونان - يشرفني أن أتولى عرض مشروع القرار الوارد في الوثيقة A/62/L.43، الذي عقد وفدي بشأنه عددا من جلسات المشاورات مع الدول الأعضاء الأخرى بغية التوصل إلى توافق في الآراء.

إن مشروع القرار يبني على التوصيات العملية الواردة في تقرير الأمين العام الوارد في الوثيقة A/62/257. ويشدد مشروع القرار، في ديباجته، على أهمية استمرار الدول الأعضاء في استخدام التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور كإطار للجهود المبذولة من أجل كفالة السلامة على الطرق. ويشيد مشروع القرار بالدور الذي تضطلع به منظمة الصحة العالمية في تنفيذ الولاية التي عهدت بها إليها الجمعية العامة ألا وهي العمل على تنسيق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة. ويعترف مشروع القرار بأهمية الإسهام الذي تقدمه اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة في مساعدة منظمة الصحة العالمية على الاضطلاع بولايتها. ويشيد بالبنك الدولي على مبادرته بإقامة المرفق العالمي للسلامة على الطرق، ويعرب عن قلقه إزاء استمرار تزايد

إن المديرية العامة للمرور التابعة للشرطة السلطانية العمانية أنشأت في عام ٢٠٠٦ معهد السلامة على الطرق الذي تتمثل مهمته في تدريب ضباط المرور. ويدير المعهد عددا من البرامج التدريبية لمعلمي قيادة السيارات وسائقي سيارات الأجرة وسائقي وسائط النقل العام. كما يدير برامج بشأن الإسعافات الأولية، وإجراء إنعاش القلب والرئتين، والقيادة الدفاعية. ونظم المعهد ١٨ مؤتمرا ومناسبة تتصل بالسلامة على الطرق، وعُقد مؤتمرين إقليميين في المعهد في عام ٢٠٠٦.

وبغية كفالة سلامة السائقين والمشاة على حد سواء، فإن الشرطة العمانية السلطانية لا تدخر وسعا في التأكد من الامتثال لنظم المرور. ونظرا لأن سرعة القيادة هي السبب الرئيسي لحوادث الاصطدام على الطرق، حيث تسبب ٥٣ في المائة من حوادث الاصطدام في عمان، قامت الشرطة السلطانية العمانية بتركيب أجهزة رادار محددة للسرعة وعالية الجودة في جميع الطرق المزروحة والمضاعة، وتم توفير أجهزة رادار متحركة لتحديد السرعة لجميع إدارات الشرطة في محافظات عمان ومناطقها. ومنذ تركيب أجهزة الرادار المحددة للسرعة، حصل انخفاض كبير في معدل مخالفات تجاوز السرعة.

وتشعر الشرطة السلطانية العمانية بالقلق أيضا حيال صلاحية المركبات للمرور على الطرق وأنشأت مراكز للتفتيش التقني للمركبات في جميع أقاليم عمان. وتلك المراكز مجهزة بأحدث التكنولوجيا والنظم المستخدمة في عمليات تفتيش المركبات.

ومع زيادة عدد المركبات ومستخدمي الطرق، فإن الأمر المهم هو أن تبقى القواعد والنظم متماسية مع التطورات المتسارعة في جميع جوانب الحياة. وتم تعديل

العظمى وأيرلندا الشمالية ومنغوليا وموناكو وهاتي وهند وهنغاريا وهولندا.

وأود أن أعرب عن امتناني العميق لوفد الاتحاد الروسي وللممثلين الذين شاركوا في العديد من الجلسات غير الرسمية التي عقدناها والذين قدموا اقتراحات وتعديلات بناءة والمشورة والدعم. ولهم جميعاً، أقدم جزيل الشكر.

ويشرفني أن أوصي الجمعية العامة باعتماد مشروع القرار A/62/L.43.

الرئيس بالنيابة: أعطي الكلمة الآن لممثل الاتحاد الروسي، السيد فيكتور كريانوف، رئيس مفتشي سلامة حركة السير.

السيد كريانوف (الاتحاد الروسي) (تكلم بالروسية): قدم الاتحاد الروسي مع عدد من البلدان الأخرى للدورة الثانية والستين للجمعية العامة مشروع قرار عنوانه "تحسين السلامة على الطرق في العالم" (A/62/L.43). ونأمل في أن يحظى بتأييد الجمعية، لأن مسألة السلامة على الطرق تكتسي الآن أهمية أكبر من ذي قبل وتقتضي اهتمامنا المستمر.

والتفاعل في مجال السلامة على الطرق أصبح مجالاً ذا أولوية في التعاون الدولي على المستويين الثنائي والمتعدد الأطراف، وأصبح كذلك بنداً هاماً في جدول أعمال الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى. وهذا يرجع إلى الاستخدام المتزايد للمركبات في شتى أنحاء العالم، وازدياد عدد حوادث الطرق نتيجة لذلك.

وتوضح بيانات الأمم المتحدة أنه في كل سنة، يموت قرابة ١,٢ مليون شخص فضلاً عن ملايين الجرحى أو المعاقين بسبب حوادث الطرق. وإلى جانب التكاليف الاقتصادية والاجتماعية التي يتكبدها الأفراد وأسرههم، فإن الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تمثل عبئاً ثقيلاً على

الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ويعيد التأكيد على الحاجة إلى زيادة تعزيز التعاون الدولي.

لقد آن الأوان لوزرائنا والمسؤولين الحكوميين الآخرين الذين يتحملون المسؤوليات عن النقل والصحة والتعليم والسلامة وإنفاذ القانون ليجتمعوا لمناقشة هذه المسألة والنظر في التقدم المحرز حتى الآن والعمل المتبقي الذي يتعين القيام به. وترحب الفقرة ٧ من منطوق مشروع القرار بالعرض الذي تقدمت به حكومة الاتحاد الروسي لاستضافة المؤتمر الوزاري الأول للسلامة على الطرق، المقرر عقده في عام ٢٠٠٩. ويحدونا الأمل في أن تجمع تلك المناسبة الهامة مع الوزراء المسؤولين عن النقل والصحة والتعليم وإنفاذ القانون بغية تبادل الآراء ومناقشة التقدم المحرز في تنفيذ توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وقرارات الجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم.

وهنا، أود أن أعرب عن شكري وامتناني لحكومة الاتحاد الروسي على عرضها السخي وعلى الدور الرائد الذي تضطلع به في زيادة الوعي بالمسألة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

ومنذ إصدار مشروع القرار، انضمت إلى قائمة مقدميه البلدان الإضافية التالية: أرمينيا وإسبانيا وإسرائيل وأنغولا وأوغندا وأيرلندا وإيطاليا وباراغواي وبروني دار السلام وبلجيكا وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبولندا وبيلاروس وتركيا وترينيداد وتوباغو والجزائر والجمهورية العربية السورية وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وجيبوتي وسلوفينيا وسنغافورة وصربيا وغيانا وفنلندا وفيجي وقبرص وكرواتيا وكندا ولكسمبرغ ومالطة وملديف والمملكة المتحدة لبريطانيا

لموضوع التغلب على أزمة السلامة على الطرق في العالم. وبصفة خاصة، كانت روسيا أول من أبلغ المجتمع الدولي بتدابير تنفيذ القرار الذي اتخذته الجمعية العامة في دورتها الثامنة والخمسين في هذا الشأن.

لقد أثنى المجتمع الدولي ثناء عاطراً على جهود الفرقة العاملة المعنية بسلامة المرور على الطرق التابعة للجنة النقل الداخلي في اللجنة الاقتصادية لأوروبا. ومنذ آذار/مارس ٢٠٠٦، يتأسس الفرقة العاملة هذه ممثل من روسيا. ودور هذه الهيئة في منظومة الأمم المتحدة كأداة فعالة للتنظيم القانوني الدولي في هذا المجال قد رحب به القرار ٥/٦٠ (A/Res/60/5، الفقرة ٦).

ونحن شاركنا مشاركة فعالة في إعداد وعقد أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة على الطرق الذي ركز على مستخدمي الطرق من الشباب، وذلك على المستويين الدولي والوطني. وأصبح اتحاد السيارات الروسي عضواً في الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، التي عقد مؤتمرها الرئيسي في موسكو مؤخراً، أيضاً.

وفي عام ٢٠٠٦، فإن اللورد روبرتسون، رئيس لجنة السلامة على الطرق في العالم، الذي يستحق عمله الفعال من أجل زيادة الوعي العام بمسألة الوقاية من حوادث الطرق في العالم عظيم الاحترام وكامل دعمنا، اقترح عقد أول مؤتمر دولي بشأن السلامة على الطرق. ومن المزمع أن يركز ذلك الحدث على مناقشة شاملة لحالة السلامة على الطرق في جميع أرجاء العالم وأثرها على التنمية الاجتماعية - الاقتصادية وعلى تنفيذ البلاد للأهداف الإنمائية للألفية وبلوغ تلك الأهداف. وبصفة خاصة، يزمع استعراض التقدم في تنفيذ البلاد لتوصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور وكذلك تحديد السبل الكفيلة بزيادة التعاون الدولي.

خدمات رعاية الصحة العامة. وفي كل سنة، تبلغ التكاليف المرتبطة بإصابات حوادث الطرق في العالم مئات البلايين من الدولارات، والأرقام مستمرة في الازدياد.

إن خفض عدد إصابات حوادث الطرق هو أحد الشروط الضرورية لتنمية اجتماعية - اقتصادية ناجحة، وبلوغ الأهداف الإنمائية للألفية، وفي نهاية المطاف لكي يشعر المواطن العادي بالأمان والسلامة عند السفر على الطرق، وهذا أمر يهم كل مستخدمي الطرق - السائقين والمشاة على حد سواء.

هذه مشكلة ملحة للغاية بالنسبة للاتحاد الروسي. فإن حالة السلامة على الطرق ما زالت صعبة في بلدنا. والمعدل العالمي للحوادث يعزى في كثير من جوانبه إلى النمو المستمر في حركة السكان، مع الانتقال من النقل العام إلى وسائل النقل الخاصة والاختلال المتنامي بين الزيادة في عدد السيارات وتطوير الشوارع وشبكات الطرق. وهذه الحالة تفضي إلى تفاقم أحوال حركة المرور وتردي البيئة، وإلى الاختناقات وزيادة استهلاك الوقود وازدياد عدد حوادث الطرق.

وكان رئيس الاتحاد الروسي في خطابه السنوي إلى المجلس الاتحادي في عام ٢٠٠٧، قد اعتبر مسألة كفاءة السلامة على الطرق أحد الأهداف الإنمائية ذات الأولوية لبلدنا. واعتمدت حكومة الاتحاد الروسي برنامجاً خاصاً عنوانه "تحسين السلامة على الطرق خلال الفترة ٢٠٠٦ - ٢٠١٢". وجرى تكثيف الأنشطة في هذا المجال في بلدنا برمته. واعتمدت جميع المناطق في روسيا برامج ملائمة بشأن السلامة على الطرق. وتقرر تعزيز تمويلها كذلك.

إن الاتحاد الروسي كان عادة مشاركاً نشطاً في الجهود المتعددة الأطراف في مجال السلامة على الطرق. وكنا من بين الذين بادروا بالاستعراض المنتظم في الجمعية العامة

حدث عنيف مفاجئ من حوادث الطرق تزيد على مثلتها بالنسبة لمواطن من أوروبا الشمالية بأكثر من ثلاث مرات. وهذا أمر غير مقبول.

وكوستاريكا معروفة بسياسة عدم العنف. وقد ألغينا جيشنا منذ ٥٠ عاماً. ورئيسنا، أوسكار أرياس، حائز على جائزة نوبل للسلام تقديراً لعمله من أجل وضع حد للصراعات في منطقتنا. وهو يرى الآن أن إنهاء العنف على طرفنا سيكون جائزته الكبرى. ولذلك، فهو يستخدم مكانته الدولية في تعبئة العمل لمكافحة عنف حوادث الطرق في أمريكا اللاتينية.

وفي كوستاريكا، نسعى للحصول على مشورة دولية جيدة. ونعمل من أجل معالجة عوامل الخطر الرئيسية في حوادث الطرق - سوء تصميم الطرق، عدم استخدام أحزمة الأمان والخوذ، والقيادة في حالة سكر، والسرعة المفرطة. وكوستاريكا تؤمن بقوة بالحقوق الدستورية وحرية الفرد. وفي السابق، كان البعض يجادل بأن من حق الفرد أن يقرر ما إذا كان يريد أن يحمي نفسه أو نفسها باستخدام حزام الأمان وأنه ينبغي ألا يتدخل القانون في هذه الحقوق. في عام ٢٠٠٣، قررنا نحن بوصفنا حكومات، أن المجتمع المدني قد انتخبنا لنمثل حقوقه ونحميها. وحين الوقت لأن نحمي أنفسنا من أعتى أعدائنا - حريتنا في أن نقرر عدم حماية أنفسنا. لقد كافحنا وجادلنا وأقنعنا. وغيرنا القانون المتعلق باستخدام حزام الأمان وجمعنا عمل الشرطة والتوعية بالسلامة العامة معاً. وأقمنا حملة تخاطب شعبنا بلغة يمكنه فهمها، وتقول "من أجل من تحبون، ومن أجل الذين يحبونكم، استخدموا حزام الأمان".

وعملت قوى القانون الجديد والعاطفة معاً. فارتفع معدل استخدام حزام الأمان من حوالي ٢٠ في المائة إلى ما يزيد على ٨٠ في المائة - وهذا أفضل من المعدلات في

ولقد قرر الاتحاد الروسي أن يتقدم بمبادرة لعقد أول مؤتمر عالمي رفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في موسكو عام ٢٠٠٩، بالاشتراك مع أطراف فاعلة أخرى تعنى بالتعاون الدولي في هذا المجال. ومشروع القرار الذي ينظر فيه اليوم يشير إلى تلك المبادرة وغيرها.

ومن جانبي، كشخص مسؤول عن كفالة السلامة على الطرق في روسيا، أود أن أؤكد عزمنا على بذل جهود كبيرة لتحسين الحالة في هذا المجال والمساعدة في تعزيز التعاون الدولي في كل مكان. وتبادل الخبرة والمعرفة، وتنسيق العمل المشترك، ووضع قواعد ومعايير مشتركة، وأخيراً تحسين مستوى السلامة على الطرق ونوعية الحياة لكل مستخدمي الطرق.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثلة كوستاريكا، معالي السيدة كارلا غونزاليز، وزيرة الأشغال العامة والنقل.

السيدة غونزاليز (كوستاريكا) (تكلمت بالانكليزية): أود أن أشكركم على إتاحة الفرصة لي لمخاطبة الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثانية والستين هذه.

تشغل الطرق جانباً كبيراً من مسؤولياتي في وزارة النقل. والحياة اليومية لكل شخص تعتمد على الطرق - الذهاب إلى المدرسة أو العمل أو مركز الرعاية الصحية؛ وتيسير الأعمال والزراعة والتجارة؛ وتوفير فرص العمل التي يمكن أن تنتشل المواطنين من الفقر.

وفي بلدان نامية مثل كوستاريكا، فإن حتى أبسط الرحلات تكون محفوفة بالمخاطر. ونصف الموتى أو من يصابون بإصابات بالغة في حوادث الطرق هم ببساطة من السائرين على أقدامهم. وواحد من كل عشرة قتلى من راكبي الدراجات. كما أن معدل الوفيات بين من يقودون المركبات مرتفع. وعموماً، فإن فرصة وفاة الكوستاريكي في

لإبقائها في حالة جيدة ولنبي طرقاً جديدة. إنه لأمر شاق جداً أن تُدير مشروعاً لتحسين حالة الطرق عندما تكون الأموال شحيحة والشبكة كبيرة جداً. ولسوء الطالع، نرى أن ذلك السيناريو ينطبق على معظم البلدان النامية. لكن، على الرغم من ظروفنا، يتعين علينا أن نغيّر الأولويات.

وعند التفكير في السلامة على الطرق، يكون السلوك هاماً، غير أن هناك أمراً هاماً آخر، يعتمد على الحكومات وصانعي القرار لوحدهم، ألا وهو البنية الأساسية. وإذا ما توفر المال للحكومات كي تبني طرقاً جديدة، فلا بد لها، بالتأكيد، من أخذ عنصر السلامة بالحسبان. فلم يعد من المقبول أن تُنفق الأموال الشحيحة على بناء طرق أكبر أو أطول، إذا لم نستثمر الأموال أيضاً في جعل الطرق لدينا أكثر أمناً.

لدينا رؤية، ونحن نتطلع إلى المستقبل، متوقعين الاحتياجات على مدى العقدين القادمين. إن العدالة الصحية على الصعيد العالمي تعني أنه يمكن للناس حيثما كانوا - في البلدان الغنية والبلدان الفقيرة - الحصول على اللقاحات. والعدالة العالمية للسلامة على الطرق تعني أن يتوفر للناس أينما كانوا، ليس طرقاً، كما كنا نعتقد، لكن طرقاً آمنة، كما نعتقد اليوم.

في ٨ أيار/مايو ٢٠٠٦، اتخذت وزارة الأشغال العامة والنقل، تحت قيادتي، قراراً، بوصفه أول قرار لحكومة آرياس الجديدة، بتقييم سلامة الطرق لدينا، القديمة والجديدة على حد سواء. وفي الماضي، عندما كنا ننفق الأموال على تحسين الطرق، غالباً ما كنا نزيد عدد الضحايا. فالسرعة زادت، لكن الطرق لم تكن مصممة بأمان. كما أن المؤسسات الدولية اتسمت بقصر النظر. فعدد كبير جداً رأى أنه يمكن معالجة مسائل الصحة والتعليم والفقر، مع تقليص الإنفاق على الأمور الأساسية.

الولايات المتحدة والعديد من البلدان الأوروبية في ذلك الوقت. وانخفض معدل الوفيات الناجمة عن حوادث المركبات بحوالي ٣٠ في المائة. وكان، ولا يزال من المهم للغاية أن ندرك أنه تتوفر لدينا الأدوات للتقليل من معدلات الوفيات هذه والقدرة على القيام بذلك. وإذا حاولنا جاهدين، يمكننا تحقيقه.

وكنا ممتنين للمساعدة التي تلقيناها من المجتمع الدولي، ولا سيما من مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي. ويسعدنا أن يتكرر نجاحنا في أماكن أخرى.

وتعكف حكومة الرئيس آرياس الآن على تناول مسألة رئيسية أخرى، ألا وهي الطرق لدينا. إن الطرق لدينا في حالة يُرثى لها. فالأمطار التي تجذب السياح لزيارة المناطق الطبيعية الجميلة والغابات المطيرة في كوستاريكا هي نفس مياه الأمطار التي تدمر الطرقات لدينا. وعلى مدى العشر سنوات الماضية، أهملت الطرق لدينا من حيث الاستثمار والصيانة. وكانت ميزانية الطرق هزيلة. وتغير ذلك في السنوات الأخيرة. ولأول مرة، قررت الحكومة أن تخصص جميع إيراداتنا من الضريبة المفروضة على الوقود لصيانة الطرق لدينا. ومع ذلك، فقد كان الضرر كبير جداً إلى درجة إنفاق الميزانية برمتها على مجرد إصلاح الطرق وطلائها.

ولا بد أنه من الصعب على الذين يعيشون في البلدان المتقدمة النمو أن يتصوروا المشاكل التي يواجهها المهندسون لدينا. ففي البلاد المتقدمة النمو التي تُدار إدارة جيدة، يناقش الفنيون مختلف التكتيكات ليحققوا أقل كلفة لصيانة الطرق خلال عمرها الافتراضي على مدى الثلاثين أو الأربعين عاماً القادمة. وفي كوستاريكا، لدينا ما يزيد على ٣٠.٠٠٠ كيلومتر من الطرق. ونحن نكافح لكي نجد المال

المسؤول عن السلامة على الطرق فأنا مقتنع تماماً بأن التدابير المعقولة القائمة على تقدير المشاكل بصورة منهجية هو ما تقوم إليه الحاجة. ومع ذلك، يمضي التقرير ليعطي الأرقام التي تحتاجها وزارة المالية وبنوك التنمية. والبلدان التي هي في مصاف كوستاريكا تخسر ما يقرب من ٢ إلى ٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي بسبب انهيار الطرق. ويبيّن التقرير كيف يمكن لإصلاح الطرق حيث تتركز الانهيارات الخطيرة أن يوفر مردوداً اقتصادياً يبلغ عشرة أضعاف الأموال المُستثمرة. ولذلك، يسعدني أن مشروع القرار اليوم يشير إلى تقييم الطرق.

إن الهياكل الأساسية جزء من نظام السلامة حيث تملك الحكومات أوفر نصيب من القدرات لإنقاذ الأرواح ومنع وقوع الإصابات. ومن ناحية أخرى، فهي أيضاً الجزء الأكثر كلفة، الجزء الذي يقتضي استثمارات كبيرة فيه. لذلك، أسمحوا لي أن أحتتم بطرح سؤال. لو افترضنا أن الإرادة السياسية كي تُتخذ الإجراءات ستتوفر، فهل سيكون بوسعنا أن نجد مجتمع التمويل الدولي على استعداد لاتخاذ تلك الإجراءات ويصبح جزءاً من الحل؟

وبدعم مناسب من الدول المتقدمة النمو، فإن المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي - الذي يشار إليه أيضاً في مشروع القرار التاريخي المعروض علينا اليوم، يملك الإمكانيات ليحوّل هذا الوباء ويوفر السلامة على الطرق للجميع. وأظنّ أن العديد من البلدان تشاطر كوستاريكا وجهة نظرها. فبالاستثمار من جانب المجتمع الدولي، هناك الكثير الذي يمكننا عمله من أجل الكثيرين.

باسم بلدي وجميع البلدان النامية في المنطقة، أقرّ هنا بأننا تعلمنا من أخطائنا. ونرى أننا الآن نعرف السبيل. لقد قررنا إزالة جميع العوائق والعقبات السياسية، وهي المكائد

والآن يدرك الجميع أننا بحاجة إلى نقل آمن ونظيف ويمكن تحمّل تكلفته. ونحن بحاجة إلى ميزانيات مستدامة للصيانة. ونحن بحاجة إلى ميزانيات تمكننا من تعبيد الطرق حتى لا تغمرها المياه، وحتى لا ننفق عشرة أضعاف ما أنفق على المشاريع الرئيسية لإصلاحها في المستقبل. فنحن بحاجة إلى خصائص أمان بسيطة ميسورة التكلفة، الخصائص التي يُتوقع أن توفر في بلد متقدم، مثل ممرات المشاة ونقاط العبور الآمنة وإدارة المرور في القرى، وسياجات الأمان والطرق الآمنة وتصاميم ملتقى الطرق، وممرات راكبي الدراجات ومسارب للطرق الصاعدة. ونعلم أن الطرق المتتوية والجزر الوسطية في الطرق والجدران الجانبية لها يمكن أن تقلل من الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية بنسبة ٩٠ في المائة. ولتلك الحواجز نفس فعالية الدواء. إذا يمكن أن تكون لقاحات السلامة على الطرق لدينا.

في العام الماضي، حجرت كوستاريكا مقعداً لها في البرنامج الدولي لتقييم الطرق. فكوستاريكا هي بلد من عدد قليل من البلدان النامية في العالم التي تُجرى معاينة الطرق لديها كجزء من مشروع رائد. وحدد فريق تقييم الطرق، بالعمل مع الوزارة التي رأسها، حوالي ٢ ٨٠٠ كيلومتر من الطرق حيث تتركز الوفيات والإصابات البليغة. وبعد ذلك، قام أعضاء الفريق بمعاينة تلك الطرق ليقرروا ما يمكن إصلاحه بسرعة وبكلفة معقولة. والآن، نعمل على دراسة تقرير البرنامج الدولي لتقييم الطرق وتوصياته بشأن الطرق الأمس حاجة إلى الإصلاح لأغراض السلامة، إذا أمكن توفير الأموال.

والتقرير الذي أصدره البرنامج الدولي لتقييم الطرق عن كوستاريكا يقدم أكثر من مجرد اقتراح حيث يمكن منع حدوث الآلاف والآلاف من الوفيات والإصابات البليغة على مدى الأعوام القادمة باتخاذ تدابير بسيطة مثل ممرات المشاة ونقاط العبور الآمن وحواجز الأمان. وبصفتي الوزير

الطرق في البلد. وهذا في حد ذاته يبين مدى جدية التزام حكومة بلدي باستعراض الانتباه إلى هذه القضية على أعلى المستويات. وفي هذا الترتيب، تتعاون الحكومة والقطاع الخاص والأكاديميين من أجل وضع تدابير تستهدف تعزيز السلامة على الطرق. ونحن مقتنعون أنه بغير هذه الإرادة السياسية، فإن المشكلة ستزداد تعقداً ويصبح من الصعب السيطرة عليها.

هذا النهج المتعدد القطاعات أدى إلى خفض معدلات الوفيات لدينا نتيجة حوادث الطرق من ١٧,٨ لكل ١٠٠ ٠٠٠ من السكان إلى ١١,٤ لكل ١٠٠ ٠٠٠ في عام ١٩٩٩، وهو موقف كان طيباً وقتئذ، مقارنة بكثير من البلدان المتقدمة. وللأسف، فإن معدلات الوفيات ارتفعت مرة أخرى إلى مستويات غير مقبولة، لتبلغ الذروة ١٥,٦ لكل ١٠٠ ٠٠٠ في عام ٢٠٠٢. وبجهد منسق، سجل انخفاض جديد إلى ١٢,١ في عام ٢٠٠٥.

وترى جامايكا أن وقف هذا الوباء سيتطلب ما لا يمكن أن يوفره بلد واحد. وعلى المستوى الإقليمي، نشارك بالكامل في منتدى أمريكا اللاتينية والكاربي للسلامة على الطرق الذي يدعمه المنتدى العالمي للسلامة على الطرق، وهو وكالة غير حكومية تلتزم بالدعوة والتعاون. ومحفل أمريكا اللاتينية والكاربي يجمع ممثلين حكوميين من قطاعات النقل والصحة وإنفاذ القانون والتعليم، مع تعبئة المنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة بغية زيادة التعاون والجهود للحد من وباء الوفيات على طرقنا، إن لم يكن القضاء عليه.

وبقيادة كوستاريكا، فإن المنتدى الآن في المراحل الأخيرة من وضع ميثاق، سيكون لدى اعتمادة دليلاً لتوجيه اللجنة الإقليمية كيما تفي بولايتها في إطار التعاون الأوسع

التي حالت دون أن تتغير سنكافح وسوف نتصر. فإن وجدنا المال، سنكون جاهزين للعمل.

(تكلمت بالإسبانية)

إن أردنا أن نحز تقدماً كبيراً فيما يتعلق بالعنف في بلادنا، لا بد أن نبدأ بطرقنا.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة الآن للأونرابل مايكل هنري، وزير النقل والأشغال في جامايكا.

السيد هنري (جامايكا) (تكلم بالانكليزية): اسمحوا لي أن أنقل إليكم تحيات رئيس الوزراء، الأونرابل بروس غولدنغ، الذي وجهت إليه الدعوة لمخاطبة الجمعية. ولكنه لم يتمكن من الحضور نتيجة للالتزامات سابقة.

واسمحوا لي في البداية، أيضاً، أن أعرب عن تقديري لمنحي شرف مخاطبة الجمعية العامة في دورتها الثانية والستين بصفتي الوزير المسؤول عن النقل بشأن مسألة نعتبرها بالغة الأهمية على الصعيد الوطني.

ووفد جامايكا يرحب بالتقرير المحال في الوثيقة A/62/257، التي أعدتها منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع اللجان الإقليمية والشركاء الآخرين في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. وتأييدنا لمشروع القرار A/62/L.43 ينعكس في مشاركتنا في تقديم النص، كما أنه مؤشر على رغبتنا في معالجة مسائل السلامة على الطرق في العالم، مع زيادة تعزيز التعاون الدولي، ومراعاة احتياجات البلدان النامية.

وفي جامايكا، نولي مسألة السلامة على الطرق أولوية في جدول أعمالنا الوطني. ويقوم رئيس الوزراء بالدور الرئيسي كرئيس للمجلس الوطني للسلامة على الطرق، وهو جهاز لديه مسؤوليات كبرى عن مسائل السلامة على

الحكومات أن تضمن بقاء الأطفال على قيد الحياة ونموهم بطريقة صحية. والبيانات تشير الانزعاج بصفة خاصة لأنها تبين أن هذا الحق، ولا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، يتعرض للخطر بشكل مستمر. وبالنسبة لشبابنا الذين تتراوح أعمارهم من ١٠ إلى ٢٤ سنة، أصبحت حوادث الطرق السبب الأول للوفيات. ويومياً، يموت ١٠٤٩ من شبابنا من إصابات ناجمة عن حوادث شبكة الطرق في العالم. وهذا يعني أن طفلاً يهلك من حادث في الطريق في أي مكان في العالم كل دقيقة إلى ثلاث دقائق.

وإن كان للحكومات أن تضمن بقاء الأطفال على قيد الحياة ونموهم صحيحاً حقاً، لا بد أن يسلم الزعماء بأن إصابات حوادث الطرق تهدد قدرتهم على كفالة ذلك الحق الأساسي للطفل. وعليهم أن يتخذوا الخطوات الجريئة اللازمة لمواجهة هذا الأثر المهلك لمجتمعاتنا.

وعلى خلفية الاقتصاديات المتصارعة، والارتفاع القياسي في أسعار النفط، وما يترتب على ذلك من ارتفاع تكاليف الغذاء، فإن الآثار على الفقراء والمحتاجين تمثل تحدياً كبيراً لكثير من الحكومات في أنحاء العالم. ومحنة الفقراء تصبح أكثر تعقيداً، لأن غير القادرين على شراء السيارات هم الأكثر ضعفاً على الطرق، وخاصة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وهكذا، نواجه في جامايكا طيلة الأعوام العشرين الأخيرة موقفاً يستأثر فيه السائقون على الأقدام بنسبة ٣٣ في المائة من كل وفيات حوادث الطرق. والفئة الأكبر من الضعفاء مستخدمي الطرق - المشاة وراكبي الدراجات وقائدي الدراجات البخارية - يمثلون نسبة ٦٦ في المائة من الوفيات. وفي كثير من البلدان في منطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي، تصل نسبة الوفيات بين المترجلين إلى ٥٠ في المائة من الوفيات بسبب حوادث الطرق. والتمويل المحدود للغاية المتاح لا يسمح بتخطيط الطرق على نحو ملائم لمستخدميها على هذا المستوى.

لجعل الطرق أكثر أماناً بالنسبة للسكان في أمريكا اللاتينية والكاريبي.

ووفقاً لمنظمة الصحة العالمية، فإن أكثر من ٨٥ في المائة من جميع الإصابات الناتجة عن حوادث الطرق تحدث في البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل، وهي حقيقة لا يمكن أن نتجاهلها. وثمة نتيجة ملحوظة لهذا الوباء تتمثل في ما أود أن أصفه بأنه أثر خائق يلقي عبثاً اقتصادياً هائلاً على البلدان والاقتصادات النامية، لا سيما الاقتصادات الصغيرة والضعيفة، مثلما في حالة جامايكا، حيث يستأثر بنسبة ١ إلى ٢ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وهذا الرقم، وفقاً لمنظمة الصحة العالمية، يمكن مقارنته بإجمالي المساعدة الخارجية الثنائية التي تسهم بها البلدان الصناعية. وقد أبلغنا أولئك الذين يجرون البحوث حول عبء إصابات حوادث الطرق بأن هذا الأثر المهول على الناتج المحلي الإجمالي لا يمثل إلا نصف الرواية، لأن هذا الرقم يمثل الإنتاجية المفقودة فحسب.

وفي إطار الإدارة السياسية الجديدة في جامايكا، التي تعكف على مهمة وضع أول ميزانية للبلد، فإننا ندرك العبء الإضافي الناجم عن التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لهذا الوباء، وخاصة الآثار السلبية على قطاع الصحة. وفي كثير من البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، فإن الإصابات الناجمة عن الحوادث تستأثر بنصف الأسرة في عنابر الجراحة بالمستشفيات. وفي مثل هذا السيناريو، فإن المجموعات الأفقر من السكان هي الأكثر تأثراً داخل المجتمع في العادة، بما في ذلك كثيرون لم يتم التعامل بعد مع مطالبهم التي طال أجلها للحصول على تعويض عادل.

إن محنة الأطفال في هذا الموقف تؤثر عليّ بشكل عميق. والمادة ٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الطفل تنص، في جملة أمور، على حق الأطفال في الحياة، وأن على

متزايدة من التصاميم والأجهزة التي تساعد الركاب على تجنب حوادث الاصطدام والنجاة عند وقوع هذه الحوادث.

للأسف إن الكثير من البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة - حيث تحدث الغالبية العظمى من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق - ليست لديها حاليا القدرة على إنفاذ هذه المعايير. ففي جامايكا، هناك حوالي ٤٨ في المائة من الوفيات على الطرق تحدث لركاب السيارات، وكثيرون منهم ركاب في سيارات لا تفي بالحد الأدنى من معايير الولايات المتحدة أو الاتحاد الأوروبي. إن وجود معيار عالمي حقيقي يلتزم المصنعون بالامتثال له من شأنه أن يقطع شوطا طويلا نحو حماية المواطنين في بلدان مثل جامايكا، التي يمكن فيها اعتماد هذا المعيار قانونيا واستخدامه في فحص المركبات المستوردة إلى بلدنا. ولقد مرت جامايكا مؤخرا بتجربة مكلفة من حيث الإصابات الخطيرة والوفيات الناجمة عن استيراد سيارات مستعملة وفيها عيوب، وهذه حالة يجب معالجتها بسرعة وجدية. ولذلك فإنني أدعو إلى إنشاء نظام عالمي لمعايير سلامة السيارات يرسى الحد الأدنى لمعايير المركبات المصنوعة في أي مكان من العالم، وآمل أن يتمكن مؤتمر الأمم المتحدة الوزاري العالمي من تناول هذا الأمر.

ثانيا، أوجه نداء عاجلا من أجل أن تُتاح لجامايكا والبلدان الأخرى في المنطقة إمكانية أسهل للاستفادة من البرنامج الدولي لتقييم الطرق وذلك من أجل رسم خرائط للمناطق الخطرة وتعقب سلامة أداء شبكة الطرق. وسيوفر لنا هذا التقييم البروتوكولات اللازمة لقياس المخاطر، ووضع المعايير واستخدام نظام تصنيف بالنجوم يعطي درجات للطرق من حيث ما توفره من حماية. وإنني مهتم بتلك المبادرة اهتماما خاصا لأنها تتعلق مباشرة بحقيقي الوزاري. وأتطلع إلى اليوم الذي نستطيع فيه أن نعزز قدرتنا على إدارة

وما يجعل هذه المذبحة على طرفنا أكثر صعوبة أن البلدان المنخفضة والمتوسطة المستوى التي تفتقر إلى ما يعينها على التعامل مع هذه الأزمة تستأثر بنسبة ٩٠ في المائة من إصابات الطرق. وهذا يمثل عقبة خطيرة أمام جهودنا لتحقيق التنمية المستدامة ويؤثر سلباً على جهودنا لتحقيق الأهداف الإنمائية للألفية. وتشير التقديرات الأولية إلى أن تكلفة طوارئ الحوادث في جامايكا قد بلغت ١٤ مليون دولار في عام ٢٠٠٦. ويمثل ذلك المبلغ ٠,٤٨ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي؛ و ٧,٢ في المائة من الميزانية المخصصة للمستشفيات؛ و ٠,٣٣ في المائة من ميزانيتنا الوطنية. إنه استنزاف اقتصادي، في حالتنا، والتي سيكون فيها من الأفضل إنفاق هذه الموارد الشحيحة في مجالات التنمية. يجب أن نسعى بنشاط إلى إنفاق هذه الدولارات على الأعمال الوقائية، حيث تصبح استثمارا بدلا من أن تكون إنفاقا.

وتجدر الإشارة أيضا إلى أن بلاء العصر الحديث هذا يكاد يكون غير مرئي. إنه في الواقع أمر مأساوي جدا، حيث أنه يفسد في صمت نوعية الحياة بأكملها، ولا بد من كسر هذا الصمت.

أختتم هذا العرض بثلاث توصيات. التوصية الأولى نتجت عن التعاون المتعدد القطاعات الذي رعيناه في جامايكا فيما يتعلق بضرورة اعتماد معايير لتصميمات وصناعة السيارات المستوردة. ولقد كان وضع هذه المعايير هو أحد الإسهامات الكبيرة في خفض معدل الوفيات من حوادث السيارات في البلدان المتقدمة جدا. ففي أوروبا والولايات المتحدة، على سبيل المثال، تقضي اللوائح الحكومية بأن تحمي السيارات الركاب وغيرهم من مستخدمي الطرق بمعايير معززة للأداء البيئي؛ وتوفير الحماية من الارتطام بأكياس الهواء الأمامية والجانبية؛ والحماية من انقلاب السيارات؛ وأحزمة الأمان الثلاثية الارتكاز؛ وقائمة

وزاري على الإطلاق بشأن السلامة على الطرق، والذي أمل أن ينال تأييدا ساحقا من المجتمع الدولي.

إنني أتطلع إلى اليوم الذي تتمكن فيه أمم هذا الكوكب من تحويل مجرى الأمور وجني فوائد السير الأكثر أمانا على طرقنا. إن اتخاذنا لإجراءات متضافرة اليوم مع اعتماد مشروع القرار هذا سوف يزيدان من ترسيخ الشراكة العالمية للتعاون والتعاقد، والتي أعلم أنها ستتغلب على كل العقبات التي تحول دون تحقيق ذلك المسعى.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة للممثلة الدائمة لسولوفينيا، سعادة السيدة سانيا شتيغليك.

السيدة شتيغليك (سلوفينيا) (تكلمت بالانكليزية): يشرفني أن أتكلم نيابة عن الاتحاد الأوروبي. وتؤيد هذا البيان البلدان المرشحة للانضمام إلى الاتحاد تركيا وكرواتيا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وبلدان عملية تحقيق الاستقرار والانتساب المحتمل ترشحها ألبانيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود وصربيا، وكذلك أوكرانيا وجمهورية مولدوفا وأرمينيا وجورجيا.

لقد وصلت حوادث الاصطدام المرورية إلى مستويات وبائية في العديد من البلدان، ويبدو أن هناك اتفاقا واسع النطاق على أنها نتيجة حتمية لزيادة مطردة في حركة التنقل. ولقد قدرت منظمة الصحة العالمية بأنه في عام ٢٠٠٢ لقي ما يقرب من ١,٢ مليون شخص حتفهم في حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم، وأن ما يناهز ٥٠ مليون شخص قد أصيبوا بجروح فيها. والإخفاق في اتخاذ إجراءات في هذا الشأن قد لا يضاعف هذا العدد في عام ٢٠٢٠ فحسب بل سيرفع عدد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ليصبح ثالث أكبر مساهم في العبء العالمي للأمراض والإصابات. ومع ذلك فقد اختارت مجتمعات وحكومات عديدة أن تتصدى لهذا التحدي. وفي الواقع،

السلامة على الطرق بما يتسق مع المبادئ وأفضل الممارسات المتفق عليها، وبالمساعدات اللازمة بالطبع.

وتعمل جامايكا على الخروج من عقلية بناء الطرق دون الاهتمام اللازم بالاستخدام الآمن لهذه المرافق. وبناء على ذلك نحن من بين الدول الموقعة على عريضة جعل الطرق آمنة. ولذلك كان رئيس وزرائنا السابق أول الموقعين عليها، وقد أضاف رئيس وزرائنا الحالي توقيعه عليها منذ توليه المنصب.

ثالثا وأخيرا، لقد جعلتنا تجربتنا على الصعيدين الوطني والإقليمي ندرك الأهمية البالغة للاستفادة من التعاون المتعدد القطاعات في التصدي لهذا الوباء المتمثل في الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق. ولقد صدرت تنبؤات رهيبية عن الخراب الذي سيحدث ما لم نتخذ إجراءات سريعة وما لم نعمل مع لمكافحة آفة العصر الحديث هذه.

ولذلك فإن اقتراح عقد الأمم المتحدة لمؤتمر وزاري عالمي يتيح فرصة مثالية للمجتمع الدولي لحشد القيادات في قطاع النقل. وسيؤدي هذا الاقتراح أيضا إلى تركيز أذهاننا على الحلول العملية التي يمكن أن تُحدث أثرا دائما وأن تهيئ الفرصة لتعزيز القيادة، والتي يمكن أن تساعد على الحد من الدمار الذي يحدث الآن في العالم النامي. وهذا على خلفية البيانات التي تقشع لها الأبدان والتي تفيد بأنه بمعدل كل دقيقة إلى ثلاث دقائق يموت طفل من حادث سير؛ وهذه ليست مجرد معلومات عثرنا عليها في وثيقة بحوث ولكنها الواقع الذي يواجهه عدد لا يُحصى من الأسر والمجتمعات.

ولذلك فإنني أعرب باسم رئيس وزراء جامايكا وشعبها عن دعمنا الكامل لمشروع القرار الذي سيعتمد هذا الصباح، والذي يدعو الأمم المتحدة إلى عقد أول مؤتمر

جدول الأعمال السياسي، حيث ستظل، لأنهما أيضا أقرنا بأن تحسين السلامة على الطرق يتطلب بذل جهد مستمر.

ويحدد البرنامج السرعة المفرطة، والقيادة في حالة السكر، وعدم استخدام التدابير الوقائية، مثل أحزمة السلامة، والحوادث الخاصة بالدراجات النارية، باعتبارها الأسباب الرئيسية في حوادث التصادم وعوامل تسهم على نحو كبير في آثارها. ولذلك السبب، يشدد على الضرورة الملحة لإنفاذ القوانين القائمة في ذلك الصدد بصورة أكثر صرامة. وعلاوة على ذلك، يوفر برنامج العمل للدول الأوروبية استعراضا شاملا للمعلومات ذات الصلة المطلوبة بغية تحقيق هدف تخفيض عدد ضحايا حوادث السير بنسبة ٥٠ في المائة. كما يصف الهياكل التي يمكننا من خلالها تحسين معالجتنا لتلك المسائل، ويوفر المعلومات المطلوبة لتكرار أداء تلك الدول التي احتلت مركز الصدارة في مجال سياسة السلامة على الطرق.

كما يشدد البرنامج بصورة بالغة على الحاجة المطلقة لإشراك المجتمع المدني في تحقيق هدف تحسين السلامة على الطرق. ولذلك الغرض، يشجع الأطراف الفاعلة من القطاعين العام والخاص على التوقيع على ميثاق معني بالسلامة على الطرق، ينبغي بموجبه لتلك الأطراف أن تضع قائمة بفرادى أهدافها وإجراءاتها فيما يتعلق بالسلامة على الطرق.

كما يولي برنامج عمل الاتحاد الأوروبي أهمية بالغة لضرورة جمع البيانات عن حوادث التصادم والمعلومات المتصلة ببرامج منع وقوع التصادم التي تنشر في كل دولة من الدول الأعضاء. وسيتم تحقيق ذلك من خلال إنشاء المرصد الأوروبي المعني بالسلامة على الطرق، الذي سيعمم المعلومات بشأن أفضل الممارسات لدى التصدي لتحديات السلامة على الطرق.

بدأت العقليات تتغير فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، حيث لم تعد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق مقبولة باعتبارها نتيجة طبيعية لزيادة حركة التنقل.

يمكننا في الاتحاد الأوروبي أن ننظر إلى قصص النجاح التي تحققت في بلدان مثل المملكة المتحدة والسويد وهولندا. ورغم ارتفاع أعداد المركبات وزيادة أعداد السائقين حققت تلك الدول تخفيضات هائلة في مستويات الإصابات التي تحدث على الطرق. وبموازاة قصص النجاح هذه حققت بلدان أوروبية أخرى تحسنا كبيرا. ومن المهم التأكيد على أن قصص النجاح هذه تقوم عموما على اعتماد نهج مخطط لها وواسعة النطاق إزاء سياسات للسلامة على الطرق ذات أهداف طموحة.

وفي الواقع أدرك الاتحاد الأوروبي أن هناك مجالا لإحراز المزيد من التقدم إذا كانت جميع الدول الأعضاء ليست مستعدة لتشاطر الرؤية المستقبلية فحسب، ولكن أيضا لتشاطر أفضل الممارسات التي أحرزت من قبل مثل هذا التقدم على الصعيد الوطني. وبالإشارة إلى التطورات الأخيرة في هذا الصدد أصدرت المفوضية الأوروبية استعراض منتصف المدة لبرنامج العمل للسلامة على الطرق الأوروبية، وأفادت فيه بأننا أنجزنا الكثير في السنوات الخمس الماضية، ومع ذلك يجب أن نبذل معا جهدا أكبر لتحقيق أهدافنا. وبرنامج العمل للسلامة على الطرق الأوروبية، الذي وضعته المفوضية الأوروبية في حزيران/يونيه ٢٠٠٣، هدفه الأساسي هو تحقيق خفض بنسبة ٥٠ في المائة في عدد الأشخاص الذين يُقتلون في حوادث الاصطدام المرورية بحلول عام ٢٠١٠ مقارنة بعام ٢٠٠١.

ولقد أعلن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي لوزراء النقل في مناسبات عديدة عن التأييد القوي لهذا الهدف. وهما بقيامهما بذلك، قد وضعوا السلامة على الطرق في صدارة

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة لممثل المملكة المتحدة، سعادة الأونرابل لورد روبرتسون أوف بورت إيلين، رئيس اللجنة العالمية للسلامة على الطرق.

لورد روبرتسون (المملكة المتحدة) (تكلم بالانكليزية): أمامنا اليوم فرصة لنعكس المسار - مسار التزييف الفظيع على طرق العالم. وأحمل معي دائما صورة صغيرة لحادثة المرور التي تعرضت لها قبل ٣٢ سنة - تذكيري كم أنا محظوظ لحضوري هنا معكم اليوم - غير أن ملايين الآخرين يحملون آثار الإصابات الناجمة عن حوادث المرور طيلة حياتهم المتتلة بظروف صعبة، وعشرات الملايين الآخرين الذي لقوا حتفهم على طرق العالم لن يحملوا معهم أي شيء أبدا.

وذلك هو سبب أهمية اليوم. ويمكن للمناقشة التي تجريها الجمعية العامة اليوم ولمشروع القرار المعروض علينا، أن يشكلا اللحظة التي ينظر فيها المجتمع العالمي فيما تنسب فيه حوادث المرور على الطرق من معاناة وآلام وتكاليف، وأن يقرر إنهاءها. وبمقدورنا أن نفعل ذلك. فلدينا الأدوات، ولدينا الوسائل، ولدينا المعرفة. وما يجب علينا أن نفعله الآن هو اتخاذ الإجراءات.

يجب أن نتخذ إجراءات من أجل لي اكسون هان، التي لقيت حتفها على طريق في مدينة هو شي مينه في الشهر الماضي، قبل أسبوعين فقط من عيد ميلادها التاسع، لأنها لم تكن ترتدي خوذة الدراجات النارية، ولأن السائق الذي ارتطم بعائلتها كان في حالة سكر. ويجب أن نفعل ذلك من أجل موكيلا مومبونا، امرأة شابة وموهوبة من زامبيا تركت زوجها ورضيعا عمره خمسة أشهر عندما لقيت مصرعها في حادثة ارتطام حافلة تسبب فيها سائق متهور، ومن أجل بليغيا في أوغندا، الذي فقد ساقا وفقد معها مكسب رزقه

وبطبيعة الحال، من الواضح أنه ينبغي لنا أن نتبادل أفضل الممارسات بين جميع دول العالم، وألا نقتصر في ذلك على الاتحاد الأوروبي. فيمكننا جميعا أن نتعلم مما للدول الأخرى من خبرة ذات صلة في ذلك السياق. ولمواجهة ذلك التحدي، نقدر كثيرا المبادرة التي اتخذها الاتحاد الروسي لاحتضان وتوفير الدعم المالي اللازم لأول مؤتمر عالمي رفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، الذي سيعقد عام ٢٠٠٩، ليستجمع وفود وزراء وممثلين من أجل إجراء المناقشات وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات.

ولانعدام الوضوح فيما يتعلق بالإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق أثر مباشر على الإرادة السياسية للاعتراف بالمشكلة ومعالجتها. وبناء على ذلك، أعلن الاتحاد الأوروبي عن اليوم الأوروبي للسلامة على الطرق. وخصص أول يوم أوروبي للسلامة على الطرق، في ٢٧ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، لتشاطر تجارب الشباب. وركز على تعاطي الكحول والمخدرات أثناء القيادة، وعلى التدريب، والتوعية. أما اليوم الثاني للسلامة على الطرق، الذي سيعقد في ١٣ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٩ في باريس، فسيتناول موضوع السلامة على الطرق في مدننا.

وبعد أن استمعنا إلى أن العوامل التي تسهم بصورة كبيرة في حوادث الطرق والإصابات الناجمة عنها هي القيادة في حالة السكر، وعدم استخدام الخوذات الواقية، وعدم الامتثال لضرورة ربط أحزمة السلامة، والسرعة المفرطة، وتردي البنية التحتية وسوء تصميمها وإدارتها، فإننا نعرف أنه يمكن الحيلولة دون وقوع العديد من تلك الوفيات. ولذلك السبب، علينا أن نعمل معا لمواجهة التحدي المتمثل في تحقيق تخفيض كبير في أعداد مواطنينا الذين يفقدون حياتهم سدى على الطرق كل يوم من كل سنة.

نفذنا السياسات والحلول التي أبانت عن جدواها - أي أنها أثبتت قدرتها على إنقاذ الأرواح وجعل الطرق أكثر سلامة.

ولذلك يسعدني أن تدعم الجمعية العامة توصية اللجنة العالمية للسلامة على الطرق - التي أتشرف برئاستها - الواردة في تقريرنا بعنوان "جعل الطرق آمنة"، المتعلقة بتنظيم أول مؤتمر وزاري للأمم المتحدة على الإطلاق بشأن السلامة على الطرق. كما أرحب بإقرار الجمعية بالعمل الذي يقوم به المرفق العالمي المعني بالسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، وبضرورة جعل السلامة على الطرق جزءاً لا يتجزأ من مشاريع تصميم البنية التحتية للطرق.

كما أود أن أنوه بسلطنة عمان وبالسفير الهنائي على دوره الريادي في الجهد الرامي إلى كفالة اتخاذ قرار جديد للأمم المتحدة. وأود أن أشكر أيضاً حكومة الاتحاد الروسي والجنرال كيريانوف على تفضلهما باستضافة المؤتمر الوزاري في الشهر المقبل، وعلى اضطلاعهما بدور طلائعي فيما يتعلق بالسلامة على الطرق، على الصعيد العالمي. وأود أن أشكر جميع البلدان التي أيدت مشروع القرار هذا وهو سيكون حيويًا لإنجاح المؤتمر المقبل للأمم المتحدة، وخاصة حكومة المملكة المتحدة، التي قدمت مشروع القرار هذا وسمحت لي بأن أتكلم بالنيابة عنها اليوم.

وأود أن أشكر رئيس كوستاريكا أرياس، والرئيس السابق للولايات المتحدة كارتر ورئيس الأساقفة ديزموند توتو، والسيدة ماري روبنسون ممثلة أيرلندا، والسيدة سونيا غاندي ممثلة الهند، وهم ضمن الذين شاركوني في التوقيع على رسالة مفتوحة موجهة إلى الأمم المتحدة ناشدها اتخاذ إجراء اليوم.

كما أنوه بميشيل يوه وجان تودت وديفيد وارد ممثلي مؤسسة السيارات والجمعية التابعة لاتحاد السيارات

عندما صدمه سائق ولاذ بالفرار. وبعد أشهر في المستشفى، يواجه الآن مستقبلاً ملؤه الألم والفقر الدائم، ولن يقدر على توفير القوت لعائلته من جديد، عدم ارتداء الخوذة الواقية من الارتطام، والسرعة غير المناسبة، والسيافة في حالة سكر - إننا نعرف كيف نتعامل مع هذه المشاكل على نحو جماعي. والمركبات غير الآمنة، والطرق السيئة التصميم، وعدم ربط أحزمة السلامة - كل تلك الأمور مشاكل يمكن حلها.

يعرفني معظم الحاضرين كشخص من خلال الوظائف التي قمت بها في الماضي، بصفتي وزير الدفاع في المملكة المتحدة، وحينذاك، رئيس منظمة حلف شمال الأطلسي، أكثر التحالفات الدفاعية نجاحاً في العالم. وسيعرفون أنني قضيت معظم وقتي منشغلاً بالإحصائيات، وضحايا وعواقب الصراعات العسكرية في جميع أنحاء العالم، وسيعرف أغلبهم بعض الإحصائيات الأساسية عن بعض من أشهر الصراعات. وكل مواطن من مواطني الولايات المتحدة يعرف عدد القتلى الذين سقطوا في حرب فيتنام، وكل مواطن روسي يعرف عدد الضحايا في أفغانستان، وفيما يتعلق ببلدكم، سيدي، فإننا جميعاً، على وعي تام بحسائر الصراع الجاري في العراق اليوم.

غير أن كل تلك الأرقام لا تساوي شيئاً أمام المذبحة التي تقع على طرق العالم كل يوم من كل سنة. ونحن نعلم بعض تلك الحسائر، وقد آن الأوان لكي نتخذ إجراء بشأن المأساة اليومية التي يتم التسبب فيها على طرفنا ببلداننا اليوم. ويجب علينا أن نتخذ إجراء من أجل ملايين الأشخاص الذين لقوا مصرعهم أو تركوا مشوهين في هذا العقد وحده، ومن أجل الأطفال الـ ٥٠٠ الذين يموتون كل يوم، ويتركون آباءهم في حزن لا يسعنا سوى أن نتصوره، ومن أجل ملايين الأرواح التي يمكننا أن نقاذها في العقود القادمة إذا

المرور على الطرق مسؤولة عن وفاة أكثر من ١٧ ٠٠٠ من أبناء المكسيك في كل عام، وذلك يعادل خسارة أرواح ٤٧ شخصا يوميا. وخمسة عشر منهم من المشاة، الذين يمثلون فئة معرضة لخطر كبير على وجه الخصوص. والأمر الذي يدعو إلى القلق أن الحوادث الناجمة عن المرور على الطرق تشكل القاتل الأول للأطفال والمراهقين والشباب بين سن ٥ و ٣٥ عاما في بلدنا.

وإلى جانب هذه المعدلات العالية للوفيات، أسفرت الحوادث على الطرق عن أكثر من ٧٥٠ ٠٠٠ حالة علاج في المستشفيات، ولزم توفير العناية الطبية لعدة ملايين من المصابين. والإصابات على الطرق تشكل السبب الرئيسي الثاني للإعاقة الدائمة وهي أيضا السبب الرئيسي الثاني لليتم في بلدنا.

وفي بلدنا، يزداد عدد الحوادث على الطرق، لتصل الزيادة في عدد الحوادث حسب الأرقام الرسمية إلى أكثر من ٤٥ في المائة في العقد الحالي.

وتحدد التقديرات العبء الاقتصادي للإصابات الناجمة من المرور على الطرق في المكسيك بأكثر من ١٠٠ مليون دولار كل عام. ومن هذا المبلغ، هناك ٤٥ مليون دولار هي التكاليف المقدرة للعلاج في المستشفيات والجراحة والعلاج الطبي وخدمات إعادة التأهيل. ويصرف مبلغ ١٣ مليون دولار على الأضرار المادية المقدرة وأكثر من ٥٣ مليون دولار يعزى لانخفاض الإنتاجية، وخسارة الدخل الذي كان سيحققه الأشخاص المتوفون وهم أعضاء نشطون اقتصاديا في المجتمع. ويبلغ متوسط عمرهم عند الوفاة ٣٥ عاما.

إن ضحايا حوادث المرور معظمهم من الأشخاص الذين بدأوا إنشاء أسرهم. ويرجح أن تقع لهم الحوادث حينما يكونون أكثر المنتجين من الناحية الاقتصادية. ولذلك،

الدولي الموجودين هنا معي اليوم في هذه الجلسة المشهودة للجمعية العامة. والتمس من الجمعية أن تحيط علما بأكثر من مليون شخص في جميع أرجاء العالم اهتموا اهتماما كافيا بالتوقيع على الالتماس الذي يناشد الأمم المتحدة اتخاذ إجراء.

إن هذا الجهد - هذا الجهد الهائل - سيتطلب الإرادة السياسية والتأييد العام على حد سواء. وهو تحد يلزم أن نواجهه معا، الفقراء والأغنياء، والشمال والجنوب، والعالم المتقدم النمو والعالم الأقل نموا. وسيشكل المؤتمر الوزاري للأمم المتحدة مرحلة هامة في هذا الجهد - وهو فرصة للاجتماع معا، ولاستعراض التقدم المحرز، ولتبادل المعرفة، ولكن قبل كل شيء، لتخطيط العمل الذي ينتظرنا. واليوم يمكننا أن نبدأ تحويل المسار.

ويمكننا نحن، الأمم المتحدة، أن نقرر الاعتراف بنطاق هذا الوباء العالمي العصري المتمثل في الوفيات والإصابات على الطرق، ويمكننا أن نقرر أن الوقت قد حان للتصرف من أجل وقف الوباء.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة الآن لممثل المكسيك، السيد أرتورو سرفانتيس تريخو، المدير العام للمركز الوطني لمنع وقوع الحوادث.

السيد تريخو (المكسيك) (تكلم بالإسبانية): أود أن اشكر الجمعية على منحي شرف مخاطبة هذه الدورة الثانية والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة.

كما أود أن انقل التحايا من رئيس المكسيك، فيليبي كالديرون هينوجوسا، ومن وزير الصحة في المكسيك، د. خوسيه كوردوبا فيلالوبوس.

إن المكسيك ليست بعيدة عن مشاكل السلامة على الطرق والإصابات الناجمة عن المرور على الطرق، التي تؤثر على البلدان في جميع أرجاء العالم. فإن الإصابات الناجمة عن

فإن العواقب على الأسر والمجتمعات والاقتصاد والبلد بأسره عواقب مدمرة.

الكاربي معدلات للوفيات الناجمة عن المرور على الطرق أعلى من أي منطقة في العالم.

إن العبء الاقتصادي، كما ذكر الوزير الكوستاريكي والوزير الجامايكي، كبير للغاية ومتصاعد. وبعض المشاكل التي تسهم في هذا الوباء في المنطقة مرتبطة بازدياد تحول السكان إلى الحضر، وزيادة توافر المركبات واستخدامها، مما في ذلك زيادة كبيرة في الدراجات النارية والتنوع السيئة للطرق والشوارع وطرق المرور السريع وعدم وجود التثقيف بالسلامة على الطرق لجميع أنواع النقل ومستخدمي الطرق، فضلا عن انعدام النظم المستدامة للنقل العام والتخطيط الحضري الكافي، ضمن أسباب أخرى.

وبالتالي، فإن المكسيك تدرك مع شعور بالقلق أن على جميع بلدان العالم أن تجابه هذه المشكلة معا. والأمر الأساسي هو أنه يجب على جميع البلدان أن تتبادل المعرفة والجهود المتعلقة بالسلامة وأن نحشد كل معرفتنا ومواردنا العلمية والتقنية والبشرية والاقتصادية لمواجهة هذا الوباء في مسعى عالمي جيد التنسيق. وهي مسألة لا تتعلق بالاقتصاديات فحسب، ولكن تتعلق أيضا بالعدالة الاجتماعية.

أود أن أقول إن أموراً مشجعة تحدث في إقليم أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، حيث أننا نشرع في العمل معا، كما سبق وأشار ممثلا كوستاريكا وجامايكا. وفي أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦، في سان خوزيه، كوستاريكا، عقدنا أول منتدى للجهات المعنية بالسلامة على الطرق، أبدى عدد كبير من المؤسسات - بما في ذلك البنك الدولي ومنظمة الصحة للبلدان الأمريكية واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية ومؤسسة اتحاد السيارات الدولي - قيادة حقيقية واتحدت بغية زياد الوعي واتخاذ الإجراءات بشأن

ويضعف وباء الإصابات الناجمة عن المرور في المكسيك العديد من العوامل الاجتماعية والاقتصادية والثقافية. ومن ضمن هذه العوامل، إن البلد آخذ في أن يصبح حضريا بقدر كبير، لوجود أكثر من ٨٠ في المائة من السكان الذين يعيشون في المناطق الحضرية. وإضافة إلى ذلك، فإن أسطول المركبات، بما في ذلك الدراجات النارية والشاحنات والحافلات، ازداد حجمه بأكثر من ٦٠ في المائة في العقد الأخير، ليصل إلى أكثر من ٢٤ مليون مركبة.

إن البحوث التي قدمت في المؤتمر العالمي التاسع لمنع الإصابات وتعزيز السلامة، المعقود في الأسبوع الثاني من هذا الشهر آذار/مارس في مدينة ميريدا، بالمكسيك، يفيد بأن المعدل العالمي لوفيات المشاة في المرور على الطرق في المدن الكبيرة لا يشكل مشكلة للعالم النامي فحسب، بل هو مشكلة أيضا في معظم البلدان المتقدمة النمو. ولذلك يلزمنا أن ننجز عملا أفضل لحماية مستخدمي الطرق المعرضين للخطر في جميع مدننا.

وما يثير الانزعاج أن من الأهمية بمكان أن نذكر أن العدد المقدر للحوادث والإصابات والإعاقة والوفيات المتصلة بحوادث مرور المركبات يميل إلى أن يصبح أعلى بكثير من العدد الذي تظهره الإحصاءات الرسمية. وذلك ينطبق على المكسيك والبلدان الأخرى في المنطقة على حد سواء، بسبب قلة الإبلاغ بقدر كبير عن حوادث المرور على الطرق والخسائر الناجمة عن هذه الحوادث.

ووفقا للبيانات الواردة من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، فإن الإصابات الناجمة عن المرور تشكل الآن وباء عالميا حقيقيا، ولدى أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر

وغير المتعمدة على حد سواء. واتفقت البلدان المشاركة على أنه يتعين بذل جهود إضافية ترمي إلى معالجة تلك المسائل المتعلقة بالصحة العامة. كما تعهدوا باتخاذ خطوات هامة لمواجهة هذا الوباء في الإقليم.

وتمحض الاجتماع الوزاري في ميريدا عن توقيع أكثر من ٢٤ دولة على الإعلان الوزاري لمنع العنف والإصابات في الأمريكتين. وسنزوّد الجمعية بنسخة من الإعلان لسجلاتها. وتتضمن تلك الخطوات الإقرار بأن الإصابات تمثل مشكلة ذات أولوية للصحة العامة وأنه يتعين علينا تكثيف الجهود الإقليمية الرامية إلى منع وقوعها. كما التزموا بوضع خطط وطنية لمنع الإصابات وتنفيذ تلك الخطط وتقييمها، فضلاً عن تشجيع إبرام اتفاقات استراتيجية وإقامة تحالفات بغية وضع سياسات وطنية بشأن منع الإصابات. وعلاوة على ذلك، تعهدوا بإقامة وتعزيز وحدات لمنع الإصابات في مكاتب وزارات الصحة لديهم، التي تتوفر لها الميزانيات المناسبة والموظفون والسلطة. واتفق الموقعون أيضاً على تعزيز الجهود الرامية إلى جمع البيانات بشأن الإصابات وإلى تحسين توفير خدمات الرعاية الصحية لضحايا الإصابات.

وعملت المكسيك بصورة وثيقة جداً مع منظمة الصحة العالمية ومنظمة الصحة للبلدان الأمريكية في التخطيط والإعداد للمؤتمر الوزاري. ونود أن نشكر كلا المنظمين على تولى زمام تعزيز السلامة على الطرق، وكذلك على الدعم الفني المتواصل الذي توفرناه لنا.

وكما أُكِّد في مشروع القرار الذي ناقشه اليوم، فإن المكسيك تشارك بهمة مع منظمة الصحة العالمية في وضع التقرير المتعلق بحالة السلامة على الطرق في العالم الجاري إعداده الآن. واختيرت المكسيك لتشارك في الجهود الجديدة التي تبذلها منظمة الصحة العالمية الرامية إلى وضع

المسألة البالغة الأهمية المتمثلة في السلامة على الطرق. وبفضل الجهد التعاوني وقيادة تلك المؤسسات وعدد من الأفراد الهامين، بدأ الإقليم بحشد الجهود المتعددة القطاعات لتعزيز السلامة على الطرق هناك.

وكما ذكر المتكلمون السابقون، تم إنشاء لجنة انتقالية في أعقاب الاجتماع الأول للجهات المعنية الرئيسية في كوستاريكا. والرئيس أوسكار آرياس سانثيز الحائز على جائزة نوبل للسلام هو الرئيس الفخري للجنة. ويشمل أعضاء اللجنة الانتقالية المنظمات المؤسسة التي أشرت إليها وممثلين حكوميين ومدنيين من الإقليم.

وفي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧، عُقد المنتدى الثاني للجهات المعنية بالسلامة على الطرق في بورتوريكو. واجتمع عدد كبير من المسؤولين الإقليميين الذين يمثلون الحكومات والمؤسسات من أجل هدف مشترك، ألا وهو التقليل من عدد الذين يقتلون ويصابون نتيجة لحوادث المرور على شوارعنا وطرقنا الرئيسية. كما كان لدى المشاركين رؤية مشتركة تسمى "طرق آمنة في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي". وإلى جانب أولئك المشاركين الإقليميين، ظلت المكسيك مشاركا نشطاً يعمل نحو نهج إقليمي بشأن السلامة على الطرق بغية تعزيز التعاون وتجميع الموارد وتشاطر المعرفة من أجل الإسراع بتطوير القدرات الوطنية لتعزيز السلامة على الطرق.

وتفخر المكسيك بإبلاغ الجمعية العامة أننا، ولأول مرة في تاريخ الإقليم، عقدنا، في ميريدا، قبل أسبوعين، في ١٤ آذار/مارس، اجتماعاً وزارياً بشأن منع العنف والإصابات. ونُظِّم ذلك الحدث عشية انعقاد المؤتمر العالمي التاسع لمنع الإصابات وتعزيز الأمان. واجتمع تسعة وعشرون وزيراً للصحة من الأمريكتين في ذلك المؤتمر، الذي لم يسبق له نظير، بغية مناقشة مسألة الإصابات المتعمدة

على العلم. فهو نهج متضافر في جوهره ويبرز الحاجة إلى التركيز على القطاعات المتعددة، التي نأمل أن تميز المؤتمر العالمي الوزاري بشأن السلامة على الطرق الذي اقترح عقده في الاتحاد الروسي في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩.

وتؤيد المكسيك بقوة مشروع القرار هذا بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، الذي عرضه اليوم ممثل عُمان. ونوافق على أنه يتعين علينا أن نبنى مزيداً من الإرادة السياسية وأن ننفذ التوصيات الواردة في التقرير العالمي المتعلق بالحوادث دون وقوع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وقرارات الجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم.

السيد هانسون (أيسلندا) (تكلم بالانكليزية):
بداية، أود أن أشكر الأمين العام على مذكرته التي يحيل فيها تقريره عن تنفيذ القرار ٥/٦٠، بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/60/257). وأود أيضاً أن أعتنم هذه الفرصة لكي أعرب عن امتناني للحكومة سلطنة عمان على اتخاذ مبادرة استرعاء انتباهنا إلى هذه المسألة الهامة، المتمثلة في أزمة السلامة على الطرق في العالم. ويمكنه أن يتأكد من دعمنا الكامل، فليس هناك أي بلد بمأمن من هذا الوباء العصري، حتى الجزر التي تقع بعيداً عن البلدان الأخرى.

إن الإحصاءات الواردة في التقرير ترسم صورة كئيبة. ففي كل سنة، يموت قرابة ١,٢ مليون شخص في حوادث الطرق، إلى جانب ملايين أخرى من الجرحى والمعاقين. والإصابات نتيجة حوادث الطرق هي السبب الرئيسي للوفيات على مستوى العالم بين من تتراوح أعمارهم من ١٠ إلى ٢٤ سنة. وهذا الرقم يمكن مقارنته بمعدلات الوفيات بسبب الملاريا والسل.

سياسات وبرامج رائدة تهدف إلى منع فقدان الأرواح بلا مبرر على الشوارع والطرق الرئيسية في كوكبنا. وقد تلقت منظمة الصحة العالمية التمويل من مؤسسة عائلة بلومبرغ، التي ستساعد على التقليل بصورة كبيرة من عدد الوفيات أو المصابين أو المعاقين نتيجة لحوادث المرور. وذلك مجال من مجالات الصحة العامة لم يتلق سوى تمويل هزيل جدا في الأعوام الأخيرة.

ومن أجل زيادة الموارد التي تقدمها مؤسسة عائلة بلومبرغ ومنظمة الصحة العالمية، قررت الحكومة المكسيكية استثمار ضعف المبلغ الذي تتلقاه في البرامج الرائدة التي بدأت العمل في أربع من المدن الرئيسية في بلدنا. وترمي تلك البرامج إلى تناول عوامل الخطر الهامة هذه مثل القيادة على الطرق في حالة السكر واستخدام حزام الأمان ومقاعد الأطفال في المركبات ومبادرات تحديد السرعة والمسائل المتعلقة بسلامة المشاة على الطرق.

وشرعت مؤخرا وزارة الصحة لدينا في تنفيذ برنامج وطني بشأن سلامة الطرق لم يسبق له نظير. فمركزنا الوطني لمنع الإصابات، الذي أتشرف برؤسه، خصصت له ميزانية كبيرة وموارد بشرية مناسبة كي يُنفذ المبادرات المتعلقة بالسلامة على الطرق على الصعيد الوطني. ويحدونا الأمل في أن نتمكن من تشاطر النتائج الإيجابية وخبراتنا في مجال السلامة على الطرق في المؤتمر العالمي الوزاري لعام ٢٠٠٩.

وأبدت وزارة الصحة في المكسيك دعماً قوياً لأننا نرى أنه يمكن لقطاع الصحة أن يُسهم في تحسين السلامة على الطرق بسبل مختلفة. أولاً وقبل كل شيء، تنصب المبادرات المتعلقة بالصحة العامة لدينا على الوقاية، مع أننا لا نغفل مجالات المعالجة الطبية الطارئة والإدخال إلى المستشفيات والعناية الطبية الطويلة الأمد وإعادة التأهيل. ونحن نركز على المنع. ويعتمد نهجنا المتعلق بالصحة العامة

وقد أحاطت السلطات الأيسلندية علماً مع الاهتمام الخاص بإعلان الأمم المتحدة الأسبوع العالمي الأول للسلامة على الطرق في الفترة ٢٣-٢٩ نيسان/أبريل، الذي كرس لمستخدمي الطرق من الشباب. وقد نفذ هذا الأسبوع بطريقة فعالة في أيسلندا، حيث تخلّلته مجموعة متنوعة من البرامج. ومن المثير أن الأرقام أظهرت انخفاضاً في حوادث الطرق خلال أسبوع السلامة على الطرق، مقارنة بنفس الأسبوع قبل عام مضى، واستمر نفس الاتجاه خلال الأسابيع التالية.

ونجاح أسبوع الأمم المتحدة للسلامة على الطرق في أيسلندا يرجع أساساً إلى التعاون الناجح بين الأطراف المهتمة، مثل الحكومة والشرطة والمنظمات غير الحكومية والسلطات المحلية ووسائل الإعلام. ومبادرة الأمم المتحدة لتنظيم أسبوع السلامة على الطرق إنما تؤكد قيمة ومغزى التعاون الدولي في هذا المجال، وخاصة فيما يتصل بالجهود التي يتعين اتخاذها في البلدان النامية.

وأيسلندا تعتر بأن تكون من مقدمي مشروع القرار A/62/L.43 بشأن السلامة على الطرق في العالم، الذي عرضه صديقي السفير فؤاد الهنائي في وقت سابق اليوم. ونحن نقدر تقديراً عالياً دوره النشط والبناء في استرعاء انتباه الأمم المتحدة إلى هذه المسألة الهامة.

وما زالت الإصابات بسبب حوادث الطرق تمثل مشكلة هامة تتعلق بالصحة العامة والتنمية. وهي تهدد بتقويض مكاسب التنمية في كثير من البلدان وتفرض عبئاً اقتصادياً كبيراً على البلدان النامية. ولذلك، لا بد لنا أن نكثف جهودنا الدولية لزيادة الوعي بشأن سلامة الطرق في العالم.

وأيسلندا ترحب ترحيباً حاراً بعرض الاتحاد الروسي استضافة المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الأول للسلامة على

وحل هذه الأزمة يتمثل، إلى حد كبير، في زيادة الوعي وإقناع السائقين بتغيير سلوكياتهم. وبعبارة أخرى، فإنه يمكن منع حوادث الطرق.

وعلى خلاف كثير من البلدان الأخرى، فإن الغالبية الساحقة من وفيات حوادث الطرق في أيسلندا لا تقع في المدن. بل إن معدلات الحوادث في المناطق الحضرية قد انخفضت بشكل كبير خلال السنوات الأخيرة. وتبين الإحصاءات الآن أنه خلال العام الماضي، فإن أكثر من ٩٠ في المائة من حوادث الطرق في أيسلندا وقعت في المناطق الريفية. ومما يشغل بالنا في أيسلندا أن التدابير الرامية إلى خفض عدد المصابين بإصابات بالغة في حوادث الطرق لم تسفر عن أي نتائج. وقد أكدت الدراسات صحة استنتاجات أخرى، أبرزها أن حوادث الطرق تعزى إلى عدد من العوامل الرئيسية: السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات الأخرى، وعدم استخدام أحزمة الأمان وسوء حالة الطرق.

وفي ضوء هذه المعلومات، أعدت وزارة النقل والاتصالات والشؤون البلدية الأيسلندية خطة مدتها أربع سنوات لسلامة حركة السير والطرق، للسنوات ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٠، وقد اعتمدها البرلمان الأيسلندي في عام ٢٠٠٧، في إطار خطة السياسة العامة للنقل. والهدف الرئيسي من هذه الخطة هو اتخاذ تدابير لمكافحة القيادة تحت تأثير الكحول و/أو المواد، وضد السرعة وعدم استخدام أحزمة الأمان، إلى جانب إدخال تدابير لتحسين البنية التحتية للطرق وغير ذلك من المهام المحددة التي تدرج في إطار الخطة التي تولي اهتماماً خاصاً لتنوعية الأطفال من سن الحضنة إلى ١٨ سنة بالسلامة على الطرق. والهدف من هذا المشروع أن يتمتع الأطفال بتعليم شامل بشأن السلامة على الطرق بحيث يرسى الأساس لسلوك مسؤول على الطرق، ومن ثم تحدي الفكرة السائدة القائلة بأن حوادث الطرق أمر لا يمكن تجنبه.

١٠٠ بليون دولار - أي أكثر من إجمالي قيمة مساعدات التنمية. والمؤسف هنا - وكما أشارت منظمة الصحة العالمية، فإن هذه الإصابات المفجعة بسبب حوادث الطرق كان يمكن تلافيها والحد منها بشكل كبير من خلال تحليل رشيد وإجراءات مضادة.

إن فييت نام كانت دائماً من البلدان التي يسלט عليها الضوء كلما أثير موضوع السلامة على الطرق. ونظراً للكثافة العالية لسكانها، وعملية التحضر السريعة ومعدلات النمو الاقتصادي السريعة باستمرار نتيجة للزيادة السريعة في أعداد المركبات على الطرق، عجزت البنية التحتية للنقل في فييت نام عن مواكبة ذلك التطور.

وما زال وعي مستخدمي الطرق متدنياً فيما يتصل بمراعاة قوانين السلامة على الطرق. ونتيجة لذلك ارتفع عدد حوادث المرور على الطرق بصورة حادة. ولقد أظهرت الإحصاءات الرسمية أنه في عام ٢٠٠٧ وقع ما يقرب من ١٥ ٠٠٠ حادث، وهو ما يمثل نسبة ٩٦ في المائة من حوادث السير بجميع أنواعها. وكانت معظم الوفيات والإصابات لأشخاص تتراوح أعمارهم بين سن ١٥ و ٤٩ عاماً، وهم يشكلون ٥٦ في المائة من مجموع السكان، وأنشط الفئات العمرية اقتصادياً. وتقدر دراسة أجراها مصرف التنمية الآسيوي - وأجريت من منظور اقتصادي بحت - أنه في عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ كانت حوادث السير في فييت نام قد كلفت البلد قرابة ٩٠٠ مليون دولار في السنة.

وانطلاقاً من إدراك حكومة فييت نام التام للعواقب الوخيمة لحوادث المرور على الطرق، وخاصة الصلات بين السلامة على الطرق والتنمية المستدامة، فإنها تعلق أهمية كبيرة على مسألة السلامة على الطرق وتعطيها أولوية قصوى. والخطة الاستراتيجية الوطنية لتحسين سلامة المرور في الفترة

الطرق وتوفير الدعم المالي اللازم للمؤتمر الذي يعقد في عام ٢٠٠٩. وينبغي أن يكمل هذا المؤتمر الجهود الوطنية والإقليمية لتعزيز السلامة على الطرق، وأن يجمع بين وزراء النقل والبنى التحتية والصحة. وسيكون لذلك المؤتمر دور هام في تكثيف الاستجابة السياسية والمؤسسية بشأن السلامة على الطرق في العالم.

السيد بوي ذا غيانغ (فييت نام) (تكلم

بالانكليزية): في البداية، أود أن أشكر الأمين العام لإحاطته التقرير المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم" (A/62/257) إلى الجمعية العامة للنظر فيه. وأود أيضاً أن أشكر منظمة الصحة العالمية على إعداد هذا التقرير بالتشاور مع غيرها من الشركاء في فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. وتوجه بشكر خاص إلى وفدي عمان والاتحاد الروسي على جهودهما الدؤوبة في صياغة القرار بشأن تحسين السلامة على الطرق، الذي يتشرف وفدي بالاشتراك في تقديمه.

ومما يشجّعنا تلك الجهود التعاونية الكبيرة التي بذلت على الصعد الوطنية والإقليمية والدولية لمعالجة مسألة السلامة على الطرق منذ اتخاذ القرار ٥/٦٠ في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥. ومع ذلك، يقلقنا ما جاء في التقرير من أن الإصابات نتيجة لحوادث الطرق هذه السنة ما زالت تمثل مشكلة صحية كبرى وسبباً رئيسياً للوفاة والإصابة والإعاقة في شتى أنحاء العالم، حيث تزهق أرواح قرابة ١,٢ مليون شخص إلى جانب ملايين أخرى من المصابين والمعاقين. وهذه الإصابات لا تشكل شأغلاً صحياً رئيسياً فحسب، بل إنها تهدد الإنجازات الإنمائية التي تحققت بشق الأنفس في العديد من البلدان.

وتقدّر التكاليف السنوية لحوادث الطرق في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل بما يتراوح من ٦٥ إلى

أن ٨٥ في المائة من نزلائها المصابين في حوادث مرور كانوا من راكبي الدراجات النارية وقاربة ٧٤ في المائة من أعمال التطبيب التي قامت بها وتتعلق بحوادث المرور كانت بسبب إصابات في الرأس.

ولذلك تم اعتبار تحقيق السلامة لراكبي الدراجات النارية من خلال ارتداء الخوذة مسألة سياسية ذات أولوية قصوى للحكومة الفيتنامية. وتم استخدام جميع الوسائل الممكنة، بما في ذلك التعليم وحملات التوعية وإنفاذ القانون، من أجل رفع مستويات ارتداء الخوذة. وتم تحقيق طفرة حقيقية عندما اعتمد قرار الحكومة رقم ٣٢، والذي بموجبه أصبح ارتداء الخوذة إلزامياً على جميع الطرق في فييت نام بدءاً من ١٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٧. والثلاثة أشهر ونصف الشهر التي مرت منذ ذلك الحين تمثل فترة زمنية قصيرة جداً، وليست لدي أرقام محددة بعد عن تحسن حالة سلامة حركة المرور. ولكن بصفتي شاهداً على الامتثال لذلك القرار في جميع أنحاء البلاد والذي فوجئنا بمدى صرامته يمكنني أن أؤكد للجمعية حدوث انخفاض كبير وواضح في معدلات الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية.

والفضل في كل ذلك يعود إلى أطراف عديدة: الحكومة، بإرادتها السياسية؛ والشعب، مع زيادة وعيه وتزايد حسه بالامتثال للقانون؛ والقطاع الخاص، بمشاركته المبتدئة ولكن النشطة؛ والمنظمات الشعبية، بمشاركتها المبدعة والمرنة.

أخيراً ولكن بالتأكيد ليس آخراً، للعامل الأجنبي هنا دور بالغ الأهمية. فقد عملنا خلال السنوات الماضية بشكل وثيق مع العديد من الشركاء الدوليين وتلقينا منهم مساعدات مالية وتقنية ثمينة، ومن بين هؤلاء الشركاء البنك الدولي ومصرف التنمية الآسيوي والوكالة السويدية للتنمية الدولية ومنظمة الصحة العالمية، على سبيل المثال لا الحصر.

من ٢٠٠١ إلى ٢٠١٠ تهدف إلى رفع مستوى شبكة البنية الأساسية للنقل؛ ووضع نظام قانوني مناسب لضمان سلامة حركة المرور؛ وإنشاء قاعدة بيانات لحوادث المرور؛ وإطلاق حملات معلوماتية وتعليمية وإعلامية؛ وإشراك جميع المنظمات الحكومية وغير الحكومية، الوطنية والمحلية، في مجال سلامة المرور على الطرق؛ وإقامة نظام للتفتيش على سلامة المركبات؛ وتنفيذ تدابير للإنفاذ الصارم. وقد تم استحداث سلسلة من السياسات والآليات لتوفير حوافز للممارسات الجيدة وفرض جزاءات على المخالفات. وتم إنشاء اللجنة الوطنية لسلامة المرور باعتبارها هيئة حكومية مشتركة بين الوكالات ومسؤولة عن قيادة وتنسيق تنفيذ الخطط الوطنية للسلامة على الطرق بين مختلف الوزارات والمحليات. ولقد شهد العام الماضي أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، وهو الأول الذي يُقام في فييت نام، وصاحبه إجراء أنشطة معلوماتية وتعليمية وإعلامية متنوعة وتشديد لأنظمة السلامة وإنفاذ القوانين.

لقد أفضت كل هذه الجهود مجتمعة إلى بعض النتائج الأولية الإيجابية. وهنا، نظراً لضيق الوقت، أود أن أعطي الجمعية مثالا واحداً فقط لهذه النتائج، وهو انخفاض مستويات الإصابة في الرأس الناجمة عن الحوادث التي تتعرض لها الدراجات النارية، والتي هي وسيلة النقل الشخصية الأكثر شعبية في فييت نام.

بحلول تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥، كانت توجد في فييت نام حوالي ١٦ مليون دراجة نارية مسجلة، أو تقريباً دراجة نارية لكل خمسة أشخاص. وفي عام ٢٠٠٥ كانت نسبة ٧٠ في المائة من حوادث الطرق هي لراكبي الدراجات النارية، و ٨٨ في المائة من الوفيات الناجمة عن تلك الحوادث نجمت عن إصابات في الرأس. والبيانات الواردة من مستشفى تشوري، وهو أكبر مستشفى في أكبر مدينة في البلاد وأكثرها سكاناً، وهي مدينة هوشي منه، تبين

القرار رقم ٢٥٩ الذي وقعه رئيس وزرائنا في وقت سابق من هذا الشهر، في ٤ آذار/مارس ٢٠٠٨. ومرة أخرى نعرب عن خالص الأمل في أن تستمر فييت نام في الحصول على تعاون ومساعدة المجتمع الدولي المطلوبين بإلحاح.

السيدة ساهوسارونغسي (تايلند) تكلمت

بالانكليزية): أود أن أضم صوتي إلى من سبقوني من الممثلين الموقرين للإعراب عن تقدير وفد بلادي للرئيس على إدخال القضية البالغة الأهمية المتمثلة في السلامة على الطرق في العالم في دائرة اهتمامات الجمعية العامة في دورتها الثانية والستين. وأود أن أثنى على عمان لالتزامها الطويل الأجل بمسألة السلامة على الطرق في العالم. ويعرب وفد بلادي أيضا عن تقديره لحكومة الاتحاد الروسي لقيامها بدور قيادي من خلال عرض استضافة أول مؤتمر عالمي رفيع المستوى على الإطلاق بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠٠٩. وبالفعل سيؤدي هذا المؤتمر الرفيع المستوى المقبل إلى رفع مستوى وعي واهتمام المجتمع الدولي بالأزمة العالمية للسلامة على الطرق ارتفاعا كبيرا. وهذا أمر مستحق بجدارة، بالنظر إلى أنه في كل عام يلقى أكثر من ١,٢ مليون شخص حتفهم ويصاب ٥٠ مليون شخص بجروح على الطرق في جميع أنحاء العالم.

ولدى وفد بلادي قناعة تامة بأنه، رغم الطبيعة المدمرة لهذا الوباء العالمي الذي يقتل الناس على نطاق مماثل لنطاق الملاريا والسل، يمكن تجنب الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور والحد منها عن طريق بذل جهود حثيثة ومتواصلة من جميع الأطراف المعنية على الصعيدين الوطني والدولي.

وتمثل حوادث الاصطدام على الطرق، الآن، السبب الرئيسي لوفاة الأطفال والشباب المتراوحة أعمارهم بين ١٠ و ٢٤ سنة في جميع أنحاء العالم. ومما يثير الانزعاج أن

والعديد من المنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني، بما فيها المؤسسة الآسيوية للوقاية من الإصابات، والمنظمة الدولية للمعوقين، والاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر والجمعيات الفرنسية والأميركية الأعضاء فيه، تقوم بدور نشط في فييت نام وتعاون معنا وتساعدنا بشكل مثمر. ففي حملة ارتداء الخوذة وحدها، التي أشرت إليها من فوري، حظينا بتعاون حقيقي من العديد من المنظمات الدولية والأفراد، لا سيما المبادرة العالمية للسلامة على الطرق، والمؤسسة الآسيوية للوقاية من الإصابات، والنجمة السينمائية ميشيل يوه، سفيرة النوايا الحسنة لاتحاد السيارات الدولي.

وأود أن أغتنم هذه الفرصة لأعرب عن خالص امتنان حكومة فييت نام وشعبها للمجتمع الدولي على مساهماته الجليلة في معالجة مشاكل المرور في فييت نام. وفي هذا الصدد، أود أيضا أن أعرب عن تقديرنا ودعمنا للعرض الذي قدمته حكومة الاتحاد الروسي لاستضافة المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠٠٩، وأن أقول إننا نتطلع إلى نتائج عملية وإيجابية من ذلك الحدث الكبير.

وفي حين نتطلع إلى المستقبل، تبقى سلامة المرور على الطرق مسألة محفوفة بالتحديات الضخمة، وهي تتطلب جهودا عالمية متضافرة. ونحن في فييت نام ملتزمون بمضاعفة جهودنا في وضع برامج وخطط عمل للسلامة على الطرق وتنفيذها تنفيذا فعالا. وسوف نستفيد في هذه الجهود من ”التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور“، ومشروع القرار المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم، والذي ستعتمده الجمعية العامة حسب اعتقادي في دورتها الحالية، باعتبارهما الإطار الذي نتوصل من خلاله إلى بلوغ هدف الخفض بنسبة ٥ إلى ٧ في المائة للوفيات الناجمة عن حوادث السير بحلول عام ٢٠١٠، وعلى النحو المبين في

العديد من حملات التوعية، وأنشطة الدعوة، وإعداد كتيبات عن أفضل الممارسات المتعلقة بجمع البيانات بشأن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطريق وإجراء الأبحاث حولها. وستعزز هذه التدابير التي يشارك فيها العديد من أصحاب المصلحة نجاحا باهرا في جهودنا للتغلب على الأزمة العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق.

وتولي تايلند أهمية بالغة لمسألة السلامة على الطرق، وتعاني من فقدان أرواح نفيسة كل يوم. وفي عام ٢٠٠٣، تسببت حوادث الارتطام على الطريق في تايلند بمصرع ١٢ ٠١٤ شخصا وجرح ٦٩٢ ٧٩ آخرين. وبلغت الخسائر في الأرواح ذروتها خلال العطلة السنوية بمناسبة حلول العام الجديد، في كانون الثاني/يناير، وأثناء مهرجان سونغكران، أي عطلة السنة الجديدة التقليدية بتايلند، في نيسان/أبريل. ومعظم الجرحى من مستخدمي الدراجات النارية. و ٣٠ في المائة من حوادث الارتطام على الطرق لها علاقة بشرب الكحول. وبالتالي، إن مسألة السلامة على الطرق تحتل الصدارة في جدول أعمالنا الوطني. وأنشئ مركز العمليات المعني بالسلامة على الطرق، الذي يترأسه نائب رئيس الوزراء، عام ٢٠٠٣ كوكالة رئيسية للتنسيق والإشراف على جهود مختلف القطاعات فيما يتعلق بالسلامة على الطرق بصورة متكاملة، لمنع وقوع حوادث الارتطام على الطريق والحد منها، وتعزيز معايير سلامة الطرق من خلال تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لتايلند المعنية بالسلامة على الطرق.

وتنطوي الاستراتيجية على خمسة عناصر: أولا، إنفاذ القانون، ثانيا، تركيز الأعمال الهندسية على تحسين حالة الطرق، ثالثا، موافاة الجمهور بالمعلومات لتوعيته وإشراكه، رابعا، توفير الخدمات الطبية في حالات الطوارئ، وخامسا، التقييم. كما يخطط المركز وينفذ خطة العمل، ويشجع على التعاون من جانب الوكالات الحكومية،

عمر أكثر من نصف ضحايا حوادث المرور على الطريق في جميع أنحاء العالم يتراوح بين ١٥ و ٤٤ سنة، وهي الفئة الرئيسية الممارسة للأعمال المدرجة للدخل وتربية الأطفال. وقد تنبأ التقرير العالمي لعام ٢٠٠٤ بشأن الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق أن معدل الوفيات جراء حوادث الاصطدام على الطريق في البلدان المتدنية والمتوسطة الدخل سيزداد بنسبة ٨٠ في المائة، بحلول عام ٢٠٢٠، إذا لم تتخذ أي إجراء هام. ويمكن للآثار المضاعفة للوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطريق أن تكون كارثية وتشكل تهديدات خطيرة من حيث الخسائر التي تتكبدها الأسر، والموارد البشرية والاقتصادية والاجتماعية للبلدان بمرمتها. وقد تراوح العبء الاقتصادي الذي تتحمله البلدان النامية بسبب تلك الأزمة بين ١ و ٢ في المائة من الناتج القومي الإجمالي في معظم البلدان كل سنة. وتقدر التكلفة السنوية لحوادث المرور على الطريق في البلدان المتدنية والمتوسطة الدخل بين ٦٥ و ١٠٠ بليون دولار. وليس ذلك بالقدر الضئيل على الإطلاق، لأن تلك التكاليف الاقتصادية يمكن أن تؤثر تأثيرا سلبيا على الجهود التي تبذلها العديد من البلدان من أجل تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية.

وفي ذلك السياق، أود أن أشيد بمنظمة الصحة العالمية على دورها في تنسيق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق في إطار منظومة الأمم المتحدة. ويجسد تقرير الأمين العام الوارد في الوثيقة A/62/257، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية، على نحو جيد، التقدم المحرز في تحسين السلامة على الطرق في العالم من جوانب مختلفة، لا سيما التعاون بين اللجان الإقليمية للأمم المتحدة وغيرها من وكالات الأمم المتحدة، والشركاء الدوليين لتنفيذ قرارات الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ و ٥/٦٠، فضلا عن التوصيات الواردة في التقرير العالمي بشأن منع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطريق. والمداومات الهامة والمجدية الأخرى تشمل إطلاق

وخطوة العمل الإقليمية الخمسية للرابطة (٢٠٠٥-٢٠١٠)، التي ستوطد التعاون في المنطقة وتعزز استخدام الطرق على نحو آمن.

ويشكل عدم الموارد المالية لدى العديد من البلدان عائقا كبيرا لجهودها بغية تعزيز السلامة على الطرق. وتشكل تعبئة الموارد تحديا يتطلب أن يوليه المجتمع الدولي مزيدا من الاهتمام. وفي ذلك الصدد، ترحب تايلند بالتقدم الذي أحرزه المرفق العالمي للسلامة على الطرق الذي أنشئ عام ٢٠٠٦ تحت إشراف البنك الدولي، والذي تلقى التمويل بالفعل من عدد من المصادر لدعم تنفيذ التدابير المتعلقة بالسلامة على الطرق.

وفي الختام، بينما تظل السلامة على الطرق في العالم تحديا، تم إحراز تقدم كبير على الصعيد الوطني والدولي. وهي مسألة تتعلق بالصحة العامة والتنمية، وبالتالي، تتطلب جهودا متضافرة من جميع قطاعات المجتمع المحلي والمجتمع العالمي برمته لمعالجة مسألة استخدام الطرق وجعلها أكثر سلامة للجميع.

السيد نيكيتوف (أوكرانيا) (تكلم بالانكليزية):

بادئ ذي بدء، يود وفد بلدي أن يؤيد البيان الذي أدلى به في وقت سابق ممثل وفد سلوفينيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي.

ونود أن نشكر الأمانة العامة على تقرير الأمين العام المقدم في إطار البند ٤٦ من جدول الأعمال، "الأزمة العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق"، الذي يوفر معلومات حديثة عن حالة تنفيذ التوصيات الواردة في قرار الجمعية العامة ٥/٦٠ بشأن تحسين سلامة الطرق على الصعيد العالمي.

وتأمل أوكرانيا أن تكون الجهود التعاونية للتوعية التي بذلت مؤخرا على الصعيد الدولي قد عملت على زيادة

ومنظمات القطاع الخاص، والمنظمات غير الحكومية، والمجتمع المدني. وتشمل المداولات الناجحة الرئيسية حملة "لا تقدر وأنت في حالة سكر"، وحملة للتشجيع على ارتداء الخوذات الواقية، وفرض شروط إجبارية لربط أحزمة السلامة، وتطبيق تحديد السرعة، وإشراك المجتمعات المحلية في حملات التوعية. ومن خلال بذل جميع الأطراف لجهود حثيثة، انخفض العدد السنوي للوفيات الناجمة عن الإصابة في حوادث الطرق من ١٤ ٠١٢ عام ٢٠٠٣، إلى ١٢ ٤٩٢ عام ٢٠٠٧، وانخفضت الخسائر خلال عطلة مهرجان سونغكران بصورة كبيرة من ٨٤٨ حالة وفاة و ٥٢ ٠٥٨ إصابة، إلى ٣٦١ حالة وفاة و ٤ ٨٠٥ إصابة عام ٢٠٠٧.

وتعتقد تايلند أن التعاون على الصعيدين الإقليمي والدولي بشأن سلامة الطرق على الصعيد العالمي يمكن أن يسهم إسهاما كبيرا في نجاح قضيتنا المشتركة. ولذلك السبب، شاركت تايلند في وضع التوصيات واتخاذ إجراء بشأنها في العديد من المحافل، بما في ذلك قرارات الأمم المتحدة، والتقرير العالمي بشأن منع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، والإعلان الوزاري بشأن تحسين السلامة على الطرق في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، فضلا عن الإعلان الوزاري لبنوم بنه بشأن السلامة على الطرق في بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا.

وأعلنت تايلند ٢٠٠٤ عاما للسلامة على الطرق، ونظمت العديد من الأنشطة لاستكمال الحملة العالمية للسلامة على الطرق، التي أطلقتها منظمة الصحة العالمية. وفي نيسان/أبريل ٢٠٠٧، نظمت تايلند أسبوع الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق، بالتركيز على مستخدمي الطرق من الشباب. وعلاوة على ذلك، انضمت تايلند إلى أعضاء آخرين في حوار التعاون الآسيوي للاحتفال بحملة أسبوع الأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق. وعلى الصعيد الإقليمي، وضعت رابطة أمم جنوب شرق آسيا الاستراتيجية

ولذلك، نناشد جميع الأطراف المعنية التعجيل بتقديم المساعدة التقنية والمالية بغية تعزيز وتحسين التعاون في مجال السلامة على الطرق، مع مراعاة احتياجات أكثر البلدان المعرضة للخطر. كما أن تطوير بنية تحتية قوية للطرق يمكن أن يكفل فرصاً أوسع للتوظيف، ولتدريب الموظفين، ولتحسين الصحة العامة. وسيؤدي إلى زيادة مستوى الاستثمار الأجنبي في الاقتصاد.

وإذ أنتقل إلى بلدي تحديداً، فإن أوكرانيا تواجه العديد من التحديات والتهديدات المتعلقة بالأزمة العالمية للسلامة على الطرق. ولاحظنا مؤخراً حصول زيادة كبيرة في الإصابات الناجمة عن المرور على الطرق من جراء حوادث الطرق. وأود أن أبلغ الجمعية بأن رئيس أوكرانيا، فيكتور يوشتشينكو، وحكومة بلدي شرعاً، من باب التصدي لهذا التهديد، في وضع تشريعات لغرض الإقلال إلى أدنى حد من عدد الحوادث على الطرق ولخفض الخسائر البشرية والإصابات.

وسنواصل بذل كل جهد ممكن لزيادة مستوى المسؤولية عن حرق قواعد المرور ونظمها وإنشاء نظام فعال للدولة بشأن تحسين السلامة على الطرق. وفي هذا الصدد، ترحب أوكرانيا بالأحكام ذات الصلة من مشروع القرار المعروض علينا (A/62/L.43)، وبوصفنا أحد مقدمي مشروع القرار، نتطلع إلى تنفيذه الفعال، خاصة على مستوى اللجان الإقليمية للأمم المتحدة.

السيد سين (الهند) (تكلم بالانكليزية): نشكر الأمين العام على مذكرته التي يجيل بها التقرير الشامل والمفيد الذي أعدته منظمة الصحة العالمية عن الأزمة العالمية للسلامة على الطرق (A/62/257)، الذي أُعد وفقاً للقرار ٥/٦٠ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥. كما نود أن

الوعي بشأن السلامة على الطرق على الصعيد الوطني والدولي.

ويشكل التطور الصناعي السريع، القائم على التقدم المحرز في التكنولوجيات، سمة متميزة للتطور الذي شهده العالم في العقود القليلة الماضية. ولا شك أن تطور الصناعة الهندسية يشكل أيضاً سمة متميزة للتطور العالمي. ونتيجة لذلك، يزداد باستمرار عدد السيارات في العالم.

إن الآثار الإيجابية لهذه العملية على تطور المجتمع لا نزاع فيها. ولكنها، توجد أيضاً مستوى عالياً من الخطر. وبينما يصبح استخدام الوسائل المختلفة للنقل أكثر شيوعاً، تزداد إمكانية وقوع الخسائر البشرية والمادية الناجمة عن الحوادث.

وتشكل الوفيات الناجمة عن حوادث السيارات والإصابات الناجمة عن المرور على الطرق تهديداً كبيراً ومتزايداً لصحة سكان العالم. وحتى الآن، لم تصبح السلامة على الطرق جزءاً من الأهداف الإنمائية للألفية أو إعلان الألفية ولم تدرج في أغلب الأحيان في برامج التنمية الاقتصادية المستدامة.

وتوجد عوائق واضحة أمام تحقيق نظم سلامة المرور على الطرق والمحافظة على هذه النظم. ويؤدي انخفاض القدرات التقنية في العديد من البلدان وعدم وجود الاختصاصيين المؤهلين في هذا المجال إلى إبطاء التطور وإدخال استراتيجيات وبرامج فعالة في ما يتعلق بالسلامة على الطرق. ونتيجة لذلك، لا تُمنح المشاكل العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق في أغلب الأحيان أولوية بوصفها مسألة للصحة العامة في السياسات الوطنية أو الإقليمية. كما أن محدودية الاستثمار في البنية التحتية للطرق تسهم في زيادة عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث على الطرق.

وتؤمن الهند بأن هناك ثلاثة جوانب للسلامة على الطرق - هي الهندسة والإنفاذ والتثقيف - وهي تتخذ إجراء بشأن جميع الجوانب الثلاثة. وقد تم تشكيل لجنة خاصة معنية بالسلامة على الطرق وإدارة حركة المرور وإن تقريرها تجري دراسته. وانضمت الهند إلى اتفاق المنتدى العالمي لمواءمة النظم المتعلقة بالمركبات لعام ١٩٩٨ بغية اعتماد أفضل الممارسات الدولية في نظم السلامة المتعلقة بالمركبات. ويجري الآن في العديد من أجزاء البلد إصدار رخص القيادة المستندة إلى البطاقات الذكية وشهادات تسجيل المركبات المستندة إلى البطاقات الذكية. كما يجري استعراض القوانين والنظم القديمة واستكمالها.

ويتم بشكل دوري تنظيم حملات التوعية العامة، التي تنطوي على المنظمات الحكومية وغيرها من أصحاب المصلحة. ويجري تنظيم أسابيع سنوية للسلامة على الطرق، وتم مؤخرا تنظيم الأسبوع التاسع عشر للسلامة على الطرق في الفترة من ١ إلى ٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨ في إطار موضوع "قد سيارتك بعناية! وليس من أجل التحدي!" وتمنح جوائز كل عام للمؤسسات والأفراد الذين أنجزوا عملا جديرا بالثناء في مجال السلامة على الطرق.

ولئن كان العديد من المسائل المتصلة بتعزيز السلامة على الطرق والجهود الرامية إلى خفض الإصابات المتعلقة بالسلامة على الطرق يمكن أن تعالجها بأفضل صورة السلطات الوطنية والمحلية، فإن تقرير منظمة الصحة العالمية يبرز على نحو صائب أهمية تيسير التعاون الدولي في هذا الصدد. وتمثل البلدان النامية أسوأ المتضررين من تأثير الحوادث على الطرق ولا يمكن التقليل من أهمية حتمية زيادة التعاون الدولي في مساعدة البلدان النامية على المعالجة الفعالة للمسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق.

نعرّب عن تقديرنا لوفد عمان على جهوده المستمرة دعماً لهذا البند من جدول الأعمال.

تولي الهند أهمية كبيرة لمعالجة المشكلة المتعلقة بسلامة المرور على الطرق. والهند لديها إحدى أكبر شبكات الطرق في العالم، وهي تمتد لأكثر من ٣,٣ مليون كيلومتر. وقد دأبت حركة المرور على الطرق على الازدياد بأكثر من ١٠ في المائة في العام منذ مطلع القرن. وإضافة إلى ذلك، فإن نصيب المرور على الطرق من إجمالي حركة المرور ظل يزداد بصورة مستمرة - وحالياً يتم بالنقل نسبة ٦٥ في المائة من البضائع و ٨٦ في المائة من المسافرين. وما يؤدي إلى تفاقم المشكلة هو حقيقة أنه، مع أن الطرق الرئيسية الوطنية لا تشكل سوى نسبة اثنين في المائة من شبكة الطرق، فإنها تحمل ٤٠ في المائة من إجمالي حركة المرور على الطرق، مما يسفر عن كثافة كبيرة لحركة المرور.

كما أن الهند تدرك التطور الخطير للحوادث على الطرق وتأثيرها على الصحة الوطنية. ودأبت الهند على العمل بشكل فعال على تعزيز السلامة على الطرق وخفض النتائج السلبية لحوادث المرور. وعلى النحو الذي يوصي به تقرير منظمة الصحة العالمية، فقد أنشأت الهند بالفعل وكالة رائدة معنية بالمسائل المتعلقة بسلامة المرور على الطرق. وكلفت إدارة الهند للنقل البري والطرق الرئيسية بالمسؤولية عن وضع سياسات لسلامة الطرق. وهي تقوم بتطوير معايير للسلامة على الطرق في شكل سياسات وطنية بشأن السلامة على الطرق و بإعداد وتنفيذ الخطة السنوية للسلامة على الطرق. كما أن الإدارة تقوم بجمع وتجميع وتحليل إحصاءات الحوادث على الطرق وتتخذ خطوات نحو تطوير ثقافة للسلامة على الطرق في البلد بتنظيم الحملات المختلفة لزيادة الوعي بالتعاون مع المجتمع المدني.

السيدة أيتيموفا (كازاخستان) (تكلمت بالانكليزية): نحن ممتنون كثير الامتنان على منحنا الفرصة لندي بدلونا في مناقشة اليوم بشأن هذا البند الخاص جدا والهام للغاية. في البداية، أود أن أشكر الأمين العام على إحالة التقرير الوارد في الوثيقة A/62/257، بشأن السلامة على الطرق في العالم. كما نود أن نشي على الجهود التي تبذلها البعثتان الدائمتان لعمان والاتحاد الروسي في إعداد مشروع القرار (A/62/L.43) بشأن السلامة على الطرق في العالم. ويقدر بلدي أيما تقدير الفرصة المتاحة لنا للانضمام إلى مقدمي مشروع القرار.

ونشعر بقلق بالغ حيال ارتفاع معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العديد من البلدان والتسبب بموت الناس في الفئات العمرية الأكثر إنتاجية. وتبين الإحصاءات أن هناك أكثر من مليون حالة وفاة و ٥٠ مليون إصابة سنويا نتيجة لحوادث المرور مما حدا بنا إلى معالجة هذه المسألة على الصعيد الدولي إلى جانب مسائل مثل وباء فيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز وقضية ضحايا الصراعات المسلحة. ومع ذلك، وعلى الرغم من الإحصاءات المشؤومة، هناك حل لهذه المشكلة. فثمة بلدان عديدة نجحت في التغلب عليها بتخصيص موارد أكبر لتحسين الهياكل الأساسية. وتقتضي بعض المداخلات مجرد التزام حكومي - مثل إصدار التشريعات ذات الصلة المعنية بالمسؤولية الشخصية عن القيادة الآمنة.

وتتشاطر كازاخستان على نحو كامل القلق الدولي إزاء أزمة السلامة على الطرق. ونحن نرحب بمشروع القرار المعروض على الجمعية، الذي من شأنه وضع حجر الأساس لأن يبذل المجتمع الدولي مزيدا من الإجراءات المتضافرة لتقليل من الخسائر في الأرواح على الطرق.

وتشكل مسائل بناء القدرات وتقديم المساعدة التقنية وتبادل أفضل الممارسات والدعوة وزيادة الوعي بعض المجالات التي تتطلب المزيد من التعاون، مع مراعاة احتياجات البلدان النامية. وفي هذا الصدد، نشيد بجهود منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، خاصة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

كما أن حشد الموارد المالية لمساعدة جهود البلدان النامية أمر بالغ الأهمية. ومع أن تقرير منظمة الصحة العالمية يحدد بعض مرافق التمويل، فإن هذه المرافق بعيدة من أن تتناسب مع حجم المشكلة ويلزم زيادتها بشكل عاجل، خاصة في ما يتعلق بدعم البرامج القطرية. كما يلزم إدراك حقيقة أنه ليس من المجدي دائما إضفاء الطابع العالمي على المعايير التي ربما تكون قد وضعت في منطقة واحدة، وبالتالي لا بد من مراعاة الظروف المحددة في الأجزاء المختلفة للعالم.

وبالنظر لهذا السيناريو، فإننا نؤيد بقوة النداءات من أجل عقد مؤتمر دولي بشأن السلامة على الطرق في العالم تحت إشراف الأمم المتحدة بغية تعزيز التعاون الدولي في هذا المجال الهام. ونرحب ترحيبا حارا بمبادرة حكومة الاتحاد الروسي لاستضافة وتمويل المؤتمر (الوزاري) العالمي الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في عام ٢٠٠٩ ونشكرها على هذه المبادرة. ويحدونا الأمل أن توفر هذه المبادرة الزخم اللازم نحو عقد الأمم المتحدة في المستقبل مؤتمرا بشأن السلامة على الطرق في العالم.

وقبل أن أحتتم بياني، أود أن أعرب عن شعورنا بالارتياح لأن فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق "ماض في مسيرته" بتحسين أسطول السلامة في إطار المنظمات التي تشارك في هذا الفريق للتعاون، بما في ذلك الأمم المتحدة. ويشكل هذا التعاون نهجا خلاقا ربما يمكن أن تتخذه الشركات الكبيرة.

الوزاري الرفيع المستوى الأول بشأن السلامة على الطرق وتوفير الدعم المالي اللازم له.

السيدة كارتير - فوستر (الولايات المتحدة

الأمريكية) (تكلمت بالانكليزية): في كل عام، يلقي ١,٢ مليون شخص حتفهم على الطرق - ما يزيد على ٣٠٠٠ شخص يوميا، ويوازي الإصابات بالملايا أو السل - وما بين ٣٠ إلى ٥٠ مليون شخص يعانون من إصابة و/أو عجز. وتقع معظم تلك الوفيات أو حالات العجز في البلدان النامية، حيث تلحق الخسائر أضرارا كبيرة بالدخول الأسرية والوطنية، وتخفّض من الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ١ في المائة أو أكثر وتتجاوز الأموال المتلقاة على شكل مساعدة إنمائية.

إن الخسائر الناجمة عن إصابات حوادث الطرق يمكن تجنبها. ولا ينبغي لنا أن نأخذها على أنها من المسلمات، ولا ينبغي لنا أن نقبل بالحوادث على الطرق وما يرتبط بها من خسائر في الأرواح البشرية بوصفها الثمن الذي ندفعه مقابل النقل أو النمو الاقتصادي والتنمية. وحسب كلمات موضوع أسبوع الأمم المتحدة للسلامة العالمية على الطرق في عام ٢٠٠٧، ف"السلامة على الطرق ليست من قبيل المصادفة".

وتؤيد الولايات المتحدة مشروع القرار هذا (A/62/L.43)، الذي يدعو إلى عقد مؤتمر وزاري بشأن السلامة على الطرق لزيادة الوعي العالمي والارتقاء بمسألة الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق وما يرتبط بها من تكاليف إلى حوار على الصعيد الدولي بشأن إجراءات محددة يمكن لجميع الدول أن تتخذها للتقليل من هذه الآفة في جميع أنحاء العالم. لقد بذلت دولتنا الكثير لدعم التوصيات الواردة في التقرير العالمي عن منع الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، وستستمر في بذل المزيد.

إن آخر الإحصاءات الوطنية لدينا مفزعة. ففي عام ٢٠٠٧، بلغ عدد ضحايا حوادث المرور قرابة ٢٤٠٠٠ شخص. ولقي ما يقرب من ٤٥٠٠ شخص مصرعهم وأصيب حوالي ١٩٠٠٠ شخص بجراح. وجميع عوامل الخطر الخمسة المشار إليها في مشروع القرار أسهمت في تلك الإحصاءات المخيفة. فالمساحة الشاسعة لدينا وعدد السكان الضئيل والانتشار غير المتوازن للمستوطنات - الذي يجعل من صيانة الهياكل الأساسية باهظة بدرجة غير معقولة - أمور تمثل عناصر سلبية إضافية.

ومع ذلك، حدد الرئيس نورسلطان نازارباييف، في رسالته السنوية إلى شعب كازاخستان، تطوير الهياكل الأساسية للطرق وتقديم معايير الطرق العالمية بوصفهما هدفين يتصفان بالأولية. وقد اعتمدت حكومة كازاخستان مؤخرا استراتيجية نقل وطنية للفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥ تتضمن تخصيص ٢٦ بليون دولار في الميزانية لتحسين الهياكل الأساسية للطرق.

كما أننا نتخذ بعض الإجراءات لمكافحة النتائج السلبية لحوادث الطرق. ويقوم برلمان كازاخستان حالياً بمراجعة تشريع لتعزيز المساءلة عن القيادة غير الآمنة وتحسين نظام الإسعاف في حالة الطوارئ. وعلاوة على ذلك، أقام بلدنا شراكة مع هيئات مثل منظمة الأمن والتعاون في أوروبا ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. وتتيح لنا تلك الشراكات أن نتعلم من الخبرات الناجحة والممارسات الفضلى.

ونود أن نُعرب عن تأييدنا الكامل لمشروع القرار، الذي تتماشى أحكامه مع التزام كازاخستان بجعل السلامة على الطرق عنصرا مساهما في التنمية المستدامة في بلدنا. كما نرحب بقرار الاتحاد الروسي استضافة المؤتمر العالمي

القطاع الخاص - يمكننا أن نحرز قدراً أكبر من التقدم يُقاس بألاف الأرواح التي يتم إنقاذها.

السيد زنسو (بنن) (تكلم بالفرنسية): في البداية، أود أن أشكر الرئيس على عقد جلسة اليوم بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم بغية تناول التقرير الغني بالمعلومات (A/62/257) الذي أحاله الأمين العام. وهذا موضوع هام يؤثر على حياة السكان في كل بلدان العالم. وحركة السير على الطرق تؤدي إلى أخطار، لا سيما الحوادث وما ينجم عنها من إصابات.

وفي بنن، فإن حالة البنية التحتية للنقل، وخاصة الطرق، تتسبب في إعطاب المركبات بشكل سريع. وإشارات الطرق غير السليمة أو الكافية وعدم مراعاة المعايير الفنية للمركبات المتهالكة في أحيان كثيرة، إلى جانب عدم احترام القواعد الأساسية للطرق نتيجة للسلوك الخطير وغير المنضبط لمستخدمي الطرق، كل ذلك يزيد مخاطر الخطأ البشري. وعلاوة على ذلك، فإن عدم كفاية الدخل يؤدي إلى الاستخدام المفرط للمركبات وسوء صيانتها. تلك هي بعض العوامل التي تزيد بشكل كبير من خطر وقوع حوادث خطيرة في بلدان الجنوب، مثل بنن.

وعليه، فإن فرص البقاء على قيد الحياة إثر حادث سيارة خطير يتطلب تدخلاً عاجلاً، تكاد تكون معدومة تماماً في بلدان بعينها، مثل بلدي. ويرجع ذلك بصفة خاصة إلى بُعد المستشفيات، وعدم وجود أي آليات للاستجابة السريعة، والافتقار إلى الموظفين المهرة والعديد من الظروف الأخرى التي تجتمتع لتزهق أرواح ضحايا حوادث الطرق.

وحركة السير على الطرق بين الدول تتسبب في خسائر فادحة بين من يعيشون على طول تلك الطرق. فهناك أعداد لا تحصى من الأجساد مزقتها الأمواج التي لا نهاية لها من المركبات المنطلقة على الطريق.

لقد تعلمنا الكثير على مدى السنين، سواء من ناحية التقدم البشري أو التقدم التكنولوجي اللذين يمكننا من التقليل من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. ومع ذلك، يبلغ عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لدينا ٤٣ ٠٠٠ شخص سنوياً. ومن خلال التقدم البشري والتقدم التكنولوجي، تعلمنا الكثير عن الاستراتيجيات الفعالة لمنع حوادث الطرق والتقليل من الإصابات والوفيات. ونحن مستعدون لمشاطرة تلك العبر مع الآخرين الذين يمكن أن يستفيدوا من خبراتنا في الولايات المتحدة وعبر العالم.

إن التقليل من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لن يتحقق بسهولة وبصورة سريعة. لقد قضت الولايات المتحدة عقوداً لوقف ارتفاع الوفيات الناجمة عن حوادث المركبات، التي وصلت ذروتها في نهاية الستينات. واقتضى الأمر إنفاق وقت لبناء طرق وسيارات أكثر أماناً ولتعليم السائقين والمشاة وتدريبهم. وقامت الوكالات التابعة لحكومة الولايات المتحدة مثل الإدارة الوطنية لسلامة حركة المرور على الطرق الرئيسية، ومراكز مكافحة الأمراض والوقاية منها، ومؤخراً وزارة الخارجية بالعمل على تعزيز التقدم المحرز في الجهود الرامية إلى السلامة على الطرق في العالم. وبالإضافة إلى ذلك، ما برحت الجهود غير الحكومية، المتمثلة في أعمال المنظمات غير الحكومية النشطة والمتحمسة، محورية في زيادة الدعم لهذه المسألة.

إن السلامة على الطرق تؤثر على الصحة والتجارة والنقل والتبادل التجاري. فهي مسألة تنمية اقتصادية هامة وكذلك شاغل عالمي للسلامة. وعقد مؤتمر وزاري سيحرك التعاون اللازم من الحكومات، إلى جانب المجتمع الدولي بما في ذلك الشركاء في القطاعين غير الحكومي والخاص، للتقليل من الوفيات والإصابات على الطرق. وتحت قيادة منظمة الصحة العالمية - وبالعامل بصورة وثيقة مع وزارات الصحة والنقل والتربية وغيرها من الوزارات، وكذلك

ولا بد أن تكون مسألة تمويل هذا المرفق من النقاط الأساسية التي سينظر فيها خلال المؤتمر الرفيع المستوى للسلامة على الطرق. ومن المهم أن نولي اهتماماً خاصاً لحركة السير على الطرق في البلدان النامية في إطار نهج متكامل لتحديد استراتيجيات فعالة للنهوض بالسلامة على الطرق. ولا يقل أهمية تحديد الآليات التنفيذية لتعبئة الموارد اللازمة لتنفيذ تلك الاستراتيجيات.

ووفدي يؤيد مشروع القرار المعروض على الجمعية. ونأمل أن يسمح لنا اعتمادُه وتنفيذه بضمان الإعداد الجيد والنجاح للمؤتمر العالمي المزمع عقده في موسكو في عام ٢٠٠٩.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): أعطي الكلمة الآن للمراقب عن الكرسي الرسولي.

السيد سوانبول (الكرسي الرسولي) (تكلم بالانكليزية): يود وفدي أن يشكر وفد عمان على دوره القيادي بشأن هذه المسألة الهامة، وأن يشكر الوفد الروسي على عرضه السخي باستضافة اجتماع رفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في العام القادم.

إن تنقل السكان ونقل البضائع يعود إلى بداية التاريخ الإنساني. وظهور تكنولوجيات جديدة كان إيذاناً بحركة دائبة للأشخاص والبضائع على المستويين الوطني والدولي. وفي صميم هذه الظاهرة يكمن الفرد، فهو كائن اجتماعي بالفطرة، والطرق والمركبات بالنسبة له ليست مجرد وسائل لنقل البضائع، بل هي عنصر حيوي لتفاعل أكبر عبر الحدود.

وسلامة الطرق هذه الأيام لا تؤثر على الناس في العالم المتقدم النمو فحسب، فهي تمس الجميع، بصرف النظر عن الموقع الجغرافي أو المركز الاقتصادي. وللأسف، فإن هذه الزيادة العالمية في الحركة والتنقل اقترنت بارتفاع مخزن في

إن تحسين نقل الأشخاص والبضائع عنصر أساسي في استراتيجية النمو الوطنية للنمو من أجل خفض الفقر، التي اعتمدها حكومة بنن في نيسان/أبريل الماضي. وهي تتضمن برنامجاً وطنياً لتحسين السلامة على الطرق. والحكومة قد عقدت العزم على كفالة الصيانة السليمة لشبكات الطرق القائمة، بل وتحسين إدارة السلامة على الطرق والحماية من الأضرار التي تسببها حركة السير، آخذة بعين الاعتبار الضوضاء وتلوث الهواء والمخاطر البدنية التي قد يتعرض لها مستخدمو الطرق. ونسعى أيضاً إلى تعزيز الإدارة البيئية والسلامة على الطرق من خلال كبح رعونة السائقين.

ولا يسعنا إلا أن نرحب بالاهتمام الذي توليه مجموعة الأمم المتحدة الإنمائية لتحسين السلامة على الطرق. وهذا مجال يمكن للتعاون بين قطاعات النقل والصحة والسلامة أن يساعد على نحو فعال في خفض الأخطار التي يواجهها مستخدمو الطرق وتعزيز الوقاية من الحوادث والإصابة، فضلاً عن علاج الإصابات، حسب الاقتضاء.

وفضلاً عن أنشطة التوعية، ينبغي إيلاء اهتمام خاص لتعزيز الاستثمارات اللازمة لتحسين هياكل النقل الأساسية وتعزيز قدرات القطاع الصحي كيما يتسنى له التعامل مع الخدمات الطارئة وعلاج الإصابات. ومن الواضح أن تنفيذ سياسة صارمة لمراقبة الخدمات الأمنية لحركة السير يكتسي أهمية حاسمة في البلدان النامية، مثل بنن.

وفي هذا الصدد، ينبغي أن نرحب بإنشاء البنك الدولي للمرفق العالمي للسلامة على الطرق، بغية الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان ذات الدخل المنخفض أو المتوسط، مثل بلدي. ونرحب بالجهود التي تبذلها البلدان المساهمة في هذا المرفق وندعو البلدان التي لديها صناعة تصنيع وسائل النقل أن تقدم إسهامات منتظمة.

وتجنب الكحول، بل واتخاذ جميع احتياطات السلامة على الطرق.

ووفدي يرحب باتخاذ هذا القرار ويتطلع إلى مزيد من المناقشات بشأن هذا الموضوع. ونؤكد الالتزام المستمر من جانب الكرسي الرسولي بالمساعدة في تحسين السلامة على الطرق في جميع أنحاء العالم.

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

السيد شولتز (الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر) (تكلم بالانكليزية): لقد مضت عشر سنوات الآن على تكريس الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر فصلاً خاصاً من تقريره السنوي عن الكوارث في العالم للسلامة على الطرق. وشكل ذلك أول إنذار يُطلق على الصعيد الدولي، وكانت أول مرة يُقال فيها لدول العالم: حذار، إننا نواجه أزمة كبيرة خطيرة متعلقة بالصحة العالمية، مداها سيأخذ بسرعة شكل كارثة، إذا لم نتخذ إجراء حازماً ومنسقاً على نحو فوري.

واليوم، في عام ٢٠٠٨، تحتل حوادث الاصطدام على الطرق مركز الصدارة، إلى جانب داء السل والملاريا، باعتبارها السبب الرئيسي للوفيات على الصعيد العالمي، وتشكل السبب الأساسي لوفاة الأشخاص المتراوحة أعمارهم بين ١٥ و ٥٠ سنة، لا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل. ويحدث ذلك رغم أن معظم التدابير الهامة التي ينبغي اتخاذها معروفة على نطاق واسع، ومن السهل الوصول إليها، ويمكن تحميلها من الإنترنت. وهي معروضة في "التقرير العالمي بشأن منع الإصابات

عدد الحوادث المتصلة بالسيارات، وما يسببه ذلك من إضرار بالملكات والإصابات والوفيات. وكون أن أكثر من ٣٠٠٠ شخص يموتون يومياً وأن إصابة ناجمة عن حركة السير تقع كل ست ثوان تقريباً، يؤكد أن الحاجة إلى تحقيق مزيد من السلامة على الطرق أصبحت مسألة تثير الاهتمام الدولي.

وهذه المشكلة تتطلب من الزعماء المحليين والوطنيين والدوليين أن يتخذوا إجراءات استباقية لسلامة الطرق، حتى لا يكون التنقل البشري المتزايد على حساب الحياة البشرية ذاتها. وهذه الإجراءات لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا اقترنت برأس المال السياسي والاجتماعي والاقتصادي اللازم.

وبينما تعتبر الإجراءات التقنية ضرورية للتعامل مع مسألة السلامة على الطرق، لا بد من التركيز على العامل الإنساني أيضاً. فالناس يميلون إلى إلقاء تبعه حوادث الطرق على سوء البنية الأساسية والمعدات أو أحوال الطرق. ولكن، الغالبية العظمى من حوادث السيارات والوفيات الناجمة عنها ترتبط ارتباطاً مباشراً بسلوك السائقين، مثل السرعة المفرطة، والرعونة في القيادة، أو القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات.

ولكن الأمر لا يقتصر على السائقين فحسب، فالمشاة أيضاً لا بد أن يراعوا قواعد السلامة على الطريق وأن يبدوا الاهتمام الواجب بالآخرين على الطريق.

ومنذ عام ١٩٥٦ وحتى صدور وثيقة العام الماضي بشأن السلامة على الطرق، ما فتئ الكرسي الرسولي يحرص على توعية السائقين وغيرهم من مستخدمي الطرق بشأن واجباتهم ومسؤولياتهم الأخلاقية، ويدعوهم إلى احترام قواعد حركة السير، ومراعاة قيود السرعة واستخدام أحزمة الأمان

المتحدة للسلامة على الطرق، بقيادة منظمة الصحة العالمية، والذي يشترك فيه أيضا الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر.

وفي أعقاب ذلك المنشور، نحن الآن بصدد الانتقال، إلى جانب الشراكة العالمية المعنية بالسلامة على الطرق، إلى مرحلة ثانية، تنطوي على تنظيم حلقات دراسية في جميع أنحاء العالم. وستُعقد الحلقة الدراسية الأولى في الدوحة في منتصف أيار/مايو ٢٠٠٨. والمرحلة الثانية ستشدد أيضا على الدور الخاص الذي يمكن أن تضطلع به جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر باعتبارها هيئات مُساعِدة للسلطات العامة في بلدانها.

وما انفكت أنشطة الدعوة على الصعيد الدولي بشأن السلامة على الطرق تحرز تقدما جيدا منذ عام ٢٠٠٤، وتدل هذه المناقشة على إحراز بعض التقدم. غير أنه، ومع استثناءات نادرة، لم تقم البلدان المانحة، حتى الآن، بإدراج السلامة على الطرق في استراتيجياتها الدولية للتعاون الإنمائي، ولو أنها تعتبرها تحديا ذا أولوية على الصعيد الداخلي. وهناك بكل تأكيد مجال كبير لإجراء تغيير في ذلك الصدد.

وكثيرا ما يكون الاتحاد الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر والملايين من متطوعيه أول من يصل إلى موقع حادثة مرور على الطريق ويقدم المساعدة للضحايا. وباعتبارنا شهودا، فإننا نحث جميع الحكومات على أن تأخذ جسامه هذه المشكلة مأخذا جديا للغاية، وأن تنضم إلى الشراكة لعكس المسار الفتاك الحالي. ونشيد كثيرا بسلطنة عمان على الدور الريادي الذي اضطلعت به في صياغة مشروع قرار هذا العام المتعلق بالسلامة على الطرق في العالم، ونقدر تقديرا بالغا ونؤيد تماما فكرة عقد مؤتمر وزاري دولي بشأن السلامة على الطرق، الذي سيستضيفه الاتحاد الروسي في العام المقبل.

الناجمة عن حوادث المرور على الطرق“. والسؤال المطروح هو: لماذا لا يتم إحراز التقدم، وهو أمر يبدو حتميا؟

بادئ ذي بدء، إن انعدام البيانات الموثوقة يوحي بأننا ما زلنا نستهيئ بجسامه المشكلة على نحو واسع النطاق. وعلاوة على المأساة الإنسانية، فإن التكاليف التي تتكبدها المجتمعات والاقتصادات تبقى غير محسوبة بصورة كبيرة. والأمر لا يتعلق ببناء طرق جديدة وصنع مركبات جديدة، بل من الأساسي أيضا أن نكفل أن الطرق تحتوي على مواصفات السلامة، وأن مستخدميها يتصرفون بمسؤولية. والبلدان التي نجحت في تخفيض معدل الوفيات على الطرق إنما قامت جميعها بذلك من خلال تنفيذ التدابير الواردة في التقرير العالمي.

لقد حددنا التدابير الطارئة تلك، الفعالة في أي سياق، في ”الدليل العملي للسلامة على الطرق: مجموعة أدوات لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر الوطنية“. وذلك الدليل العملي، الذي تمت الإشارة إليه في الفقرة ١٩ من التقرير بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/62/257)، لن يساعد جمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر الوطنية فحسب، بل أيضا المجتمع المدني على نطاق واسع، في عمله مع الحكومة، بغية تعزيز الجهود لمواصلة تحسين السلامة على الطرق. وقد أعدّ الدليل بصورة مشتركة مع الشراكة العالمية المعنية بالسلامة على الطرق، التي يوجد مقرها بأمانة اتحادنا الدولي لجمعيات الصليب الأحمر والهلال الأحمر في جنيف.

ويشكل ذلك الدليل العملي أداة للعمل. ويقدم ٢٠ توصية واضحة، وهو متاح للعالم من خلال الإنترنت، بأربع لغات، على موقع الاتحاد في شبكة الإنترنت www.ifrc.org. كما يشيد ويقر بالجهود التي قامت بها أسرة الأمم المتحدة لمعالجة المشكلة، لا سيما فريق تعاون الأمم

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

تبت الجمعية الآن في مشروع القرار A/62/L.43، بعنوان "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

وقبل الشروع في البت في مشروع القرار أود أن أعلن أنه، بعد عرضه، أصبحت البلدان التالية مقدمة له: إستونيا، أفغانستان، أندورا، الجبل الأسود، الرأس الأخضر، رومانيا، زامبيا، سري لانكا، الصين، كازاخستان، المكسيك، ومولدوفا.

أعطي الكلمة لممثل البرازيل.

السيد ألفيس (البرازيل) (تكلم بالانكليزية): تود البرازيل أن تنضم إلى الوفود الأخرى وتشارك أيضا في تقديم هذا القرار الهام.

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية تقرر اعتماد مشروع القرار A/62/L.43؟
اعتُمد مشروع القرار (القرار ٦٢/٤٤٤).

الرئيس بالنيابة (تكلم بالانكليزية): هل لي أن أعتبر أن الجمعية العامة ترغب في أن تحتتم نظرها في البند ٤٦ من جدول الأعمال؟

تقرر ذلك.

رفعت الجلسة الساعة ١٢/٥٠.