

Distr.: Limited
4 April 2016
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السبعون

البند ١٣ من جدول الأعمال

تحسين السلامة على الطرق في العالم

الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسرائيل، ألبانيا، إيطاليا، بيلاروس، الجمهورية العربية السورية، سلوفاكيا، سنغافورة، عمان، فييت نام، قيرغيزستان، كابو فيردى، كرواتيا، المكسيك، موزامبيق، ميانمار: مشروع قرار

تحسين السلامة على الطرق في العالم

إن الجمعية العامة،

إذ تشير إلى قراراتها ٣٠٩/٥٧ المؤرخ ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٣ و ٩/٥٨ المؤرخ ٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٣ و ٢٨٩/٥٨ المؤرخ ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ و ٥/٦٠ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥ و ٢٤٤/٦٢ المؤرخ ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨ و ٢٥٥/٦٤ المؤرخ ٢ آذار/مارس ٢٠١٠ و ٢٦٠/٦٦ المؤرخ ١٩ نيسان/أبريل ٢٠١٢ و ٢٦٩/٦٨ المؤرخ ١٠ نيسان/أبريل ٢٠١٤، المتعلقة بتحسين السلامة على الطرق في العالم،

وقد نظرت في مذكرة الأمين العام التي يحيل بها التقرير عن تحسين السلامة على الطرق في العالم^(١) والتوصيات الواردة فيه،

وإذ تؤكد من جديد قرارها ١/٧٠ المؤرخ ٢٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٥، والمعنون "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠"، الذي اعتمدت فيه مجموعة من الأهداف والغايات العالمية الشاملة والبعيدة المدى المتعلقة بالتنمية المستدامة، التي تركز على الناس وتفضي إلى التحول، وتعيد تأكيد التزامها بالعمل دون كلل من أجل تنفيذ هذه الخطة

(١) A/70/386.



تنفيذا كاملا بحلول عام ٢٠٣٠، وإدراكها أن القضاء على الفقر بجميع صورته وأبعاده، بما في ذلك الفقر المدقع، هو أكبر تحد يواجهه العالم وشرط لا غنى عنه لتحقيق التنمية المستدامة، والتزامها بتحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الثلاثة - الاقتصادي والاجتماعي والبيئي - على نحو متوازن ومتكامل، وبالاستناد إلى الإنجازات التي تحققت في إطار الأهداف الإنمائية للألفية والسعي إلى استكمال ما لم يُنفذ من تلك الأهداف،

وإذ تؤكد من جديد أيضا قرارها ٣١٣/٦٩ المؤرخ ٢٧ تموز/يوليه ٢٠١٥ بشأن خطة عمل أديس أبابا الصادرة عن المؤتمر الدولي الثالث لتمويل التنمية، التي تشكل جزءا لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، وتدعمها وتكملها وتساعد على توضيح سياق غاياتها المتصلة بوسائل التنفيذ من خلال سياسات وإجراءات عملية، وتؤكد من جديد الالتزام السياسي القوي بالتصدي لتحدي التمويل وهيئة بيئة مؤاتية على جميع المستويات لتحقيق التنمية المستدامة، بروح من الشراكة والتضامن على الصعيد العالمي،

وإذ تشير إلى أن أهداف التنمية المستدامة وغاياتها متكاملة وغير قابلة للتجزئة وأنها تحقق التوازن بين الأبعاد الثلاثة للتنمية المستدامة، وإذ تقر بأهمية بلوغ الغايات المتصلة بالسلامة على الطرق، مثل الهدف ٣-٦ الذي يرمي إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور إلى النصف بحلول عام ٢٠٢٠، والهدف ١١-٢ الذي يرمي إلى توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، وتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن، بحلول عام ٢٠٣٠،

وإذ تلاحظ أنه في منتصف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، فإن الغالبية العظمى من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور يمكن التنبؤ بها وتفاديها، وأنه على الرغم من حدوث بعض التحسن في العديد من البلدان، بما في ذلك في البلدان النامية، فإنها ما زالت تمثل مشكلة كبرى تواجه الصحة العامة والتنمية ولها عواقب اجتماعية واقتصادية واسعة النطاق من شأنها، إن لم تعالج، أن تعيق التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف التنمية المستدامة،

وإذ تسلّم بأن المعاناة البشرية، إلى جانب التكاليف التي تتكبدها البلدان والتي تتراوح بين ٣ و ٥ في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي في السنة، تجعل من الحد من الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور أولوية من الأولويات الإنمائية الملحة، وبأن الاستثمار في السلامة على الطرق له أثر إيجابي على الصحة العامة والاقتصاد،

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

وإذ تقر بأن السلامة على الطرق تتطلب معالجة المسائل الأوسع نطاقًا المتعلقة بإتاحة سبل التنقل على نحو منصف، وبأن تعزيز وسائل النقل المستدامة، ولا سيما النقل العام الآمن والمشى وركوب الدراجات بأمان، يمثل عنصرا رئيسيا في السلامة على الطرق،

وإذ تأخذ في الاعتبار أهمية تعزيز القدرات المؤسسية ومواصلة التعاون الدولي، بما في ذلك التعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي والتعاون بين البلدان التي تشترك في الطرق عبر الحدود والتعاون بين المنظمات الإقليمية والدولية، من أجل مواصلة دعم الجهود الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية، وتقديم الدعم، حسب الاقتضاء، بغية بلوغ أهداف عقد العمل وأهداف خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠،

وإذ تشدد على أنه في حين أن كل بلد مسؤول في المقام الأول عن تنميته الاقتصادية والاجتماعية، وأنه ليس من قبيل المغالاة تأكيد دور السياسات الوطنية والاستراتيجيات الإنمائية في سياق بلوغ أهداف التنمية المستدامة، فإن التمويل العام الدولي يؤدي دورا مهما في تكملة الجهود التي تبذلها البلدان لتعبئة الموارد العامة محليا، ولا سيما في أشد البلدان فقرا وضعفا، التي تعاني من محدودية الموارد المحلية،

وإذ تعرب عن قلقها من أن عدد قتلى حوادث المرور ما زال مرتفعا ارتفاعا غير مقبول، على الرغم من استقرار العدد العالمي للوفيات الناجمة عن حوادث المرور منذ عام ٢٠١٣، ولأن حوادث المرور تمثل سببا رئيسيا للوفيات والإصابات في جميع أنحاء العالم، حيث تؤدي إلى وفاة أكثر من ١,٢٥ مليون شخص وإصابة ما لا يقل عن ٥٠ مليون شخص في السنة، مع العلم أن ٩٠ في المائة من هذه الإصابات تحدث في البلدان النامية، وإذ يساورها القلق أيضا لأن حوادث الطرق هي السبب الرئيسي للوفاة في جميع أنحاء العالم بالنسبة للأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ٢٩ عاما،

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

وإذ تثني على حكومة الاتحاد الروسي لاستضافتها المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق الذي عقد في موسكو يومي ١٩ و ٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩ وتوجّج بـ "إعلان موسكو"^(٢)، وعلى حكومة البرازيل لاستضافتها المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق الذي عقد في برازيليا يومي ١٨ و ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥ وتوجج بـ "إعلان برازيليا"، وعلى عمان لدورها في إعداد أسبوع الأمم المتحدة الأول للسلامة على الطرق في العالم، المنظم في الفترة من ٢٣ إلى ٢٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٧، أثناء الاجتماع السادس الذي عقده فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بمسقط يومي ٢٧ و ٢٨ شباط/فبراير ٢٠٠٧،

وإذ تثني على الدول الأعضاء التي اعتمدت تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحزيم الأطقم والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول والسرعة، وإذ تلفت الانتباه إلى عوامل الخطر الأخرى من قبيل وضوح الرؤية والظروف الطبية والأدوية التي تؤثر في القيادة الآمنة، والإرهاق، واستخدام المخدرات والمؤثرات العقلية والهواتف المحمولة وغيرها من الأجهزة الإلكترونية وأجهزة تبادل الرسائل النصية،

وإذ تقر بالتقدم الذي أحرزته بعض الدول الأعضاء في توفير إمكانية حصول الجميع على الرعاية الصحية في مرحلة ما قبل الدخول إلى المستشفى وبعد الدخول إلى المستشفى وبعد الخروج منه، وفي مرحلتي إعادة التأهيل وإعادة الإدماج لضحايا حوادث المرور وأسرههم، وإذ تشجع الدول الأعضاء على تعزيز الشراكات بين أصحاب المصلحة المتعددين من أجل معالجة سلامة مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، وتقديم الإسعافات الأولية لضحايا حوادث الطرق أو اصطدامات الطرق، والتدريب والتثقيف، ولا سيما في البلدان النامية وأقل البلدان نمواً،

وإذ تنوّه بالعمل الذي تقوم به منظومة الأمم المتحدة، ولا سيما قيادة منظمة الصحة العالمية، بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، بغية وضع الخطة العالمية لعقد العمل وتنفيذها ورصد جوانبها المختلفة، وبالتزام برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موتل الأمم المتحدة) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة ومنظمة العمل الدولية وغيرها من الهيئات، بدعم تلك الجهود، فضلاً عن البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية من أجل تنفيذ مشاريع وبرامج السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية،

(٢) A/64/540، المرفق.

وإذ تثني على منظمة الصحة العالمية لدورها القيادي في الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولدورها في تنفيذ الولاية التي عهدت بها إليها الجمعية العامة للأمم المتحدة، بأن تنسق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة^(٣)، بالتعاون الوثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، وفي إعداد وإصدار التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام ٢٠١٥، وهو التقرير الثالث ضمن سلسلة من تقارير رصد التقدم المحرز على مدى فترة عقد العمل، على النحو المطلوب في قرار الجمعية العامة ٢٤٤/٦٢ المؤرخ ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨، وعلى الدول الأعضاء الـ ١٨٠ التي شاركت في الدراسة الاستقصائية،

وإذ تثني أيضا على لجان الأمم المتحدة الإقليمية لما تقوم به من عمل من أجل زيادة الأنشطة المتعلقة بالسلامة على الطرق والدعوة إلى تعزيز الالتزام السياسي بالسلامة على الطرق، والعمل من أجل وضع أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، ولا سيما العمل الذي تضطلع به اللجنة الاقتصادية لأوروبا من أجل إعداد صكوك قانونية تتصل بالسلامة على الطرق في العالم، بما في ذلك وضع اتفاقيات واتفاقات دولية، وإعداد معايير تقنية، واتخاذ قرارات وتقديم توصيات بشأن الممارسات الجيدة في هذا المجال، وكذلك تعهد ٥٨ صكا قانونيا دوليا وإقليميا توفر إطارا قانونيا وتقنيا مقبولا من الجميع لتطوير النقل الدولي على الطرق والسكك الحديدية والمجري المائية الداخلية والنقل المتعدد الوسائط،

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

وإذ تشير إلى العمل الذي يضطلع به فريقا الخبراء التابعان للجنة الاقتصادية لأوروبا، وهما الفريق المعني بلافتات وإشارات الطرق والفريق المعني بتحسين السلامة في المعابر الطرقية المتقاطعة مع السكك الحديدية، وإذ تنوه بمواصلة عمل المنتدى العالمي لتنسيق الأنظمة المتعلقة بالمركبات من أجل تعديل الأنظمة المتعلقة بالمركبات لزيادة دورها في تعزيز السلامة،

وإذ تلاحظ مع التقدير مشروع اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، في إطار حساب الأمم المتحدة للتنمية، من أجل تعزيز القدرات الوطنية لإدارة السلامة على الطرق في بلدان مختارة،

(٣) انظر القرار ٢٨٩/٥٨.

وإذ تحيط علما بالدراسة التي أجرتها اللجان الإقليمية للأمم المتحدة بعنوان ”النقل من أجل التنمية: حالة النقل الداخلي“ بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد الدولي للسكك الحديدية، والتي تقدم صورة وافية عن حالة السلامة على الطرق في القارات الخمس، وتعرض أفضل الممارسات، ولا تكتفي بتحديد التحديات المتعلقة بالسلامة على الطرق، بل تقدم أيضا حلولاً،

وإذ تحيط علما أيضا بمدونة قواعد الممارسات المتعلقة بتعبئة وحدات نقل الشحنات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية/منظمة العمل الدولية/اللجنة الاقتصادية لأوروبا، التي دخلت حيز النفاذ في عام ٢٠١٥، وتهدف إلى تعزيز السلامة في مناولة الحاويات والحد من عدد الحوادث المتعلقة بمختلف وسائط النقل والتي تعزى إلى الممارسات السيئة في تعبئة البضائع، وإذ تنوه بعدد من الجهود الدولية المهمة الأخرى في مجال السلامة على الطرق، بما في ذلك قيام الاتحاد الدولي للنقل بالطرق البرية بوضع معايير منسقة معترف بها دولياً للتدريب المهني لاختصاصيي النقل بالطرق البرية، وكذلك قيام الرابطة العالمية للطرق بوضع دليل محدث للسلامة على الطرق من أجل تقديم توجيهات للمسؤولين على مختلف المستويات بشأن التدابير التي يمكن أن تعزز سلامة الهياكل الأساسية للطرق،

وإذ ترحب بإنشاء الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام وتعيين المبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق، بدعم من اللجنة الاقتصادية لأوروبا في مجال خدمات السكرتارية، وذلك لتوفير أداة فعالة لحشد الالتزام السياسي المستمر من أجل السلامة على الطرق من خلال الدعوة إلى التقييد بالصكوك القانونية للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق والتوعية بهذه الصكوك، وتبادل الممارسات الجيدة من خلال المشاركة في المؤتمرات العالمية والإقليمية وحشد الأموال من أجل السلامة على الطرق،

وإذ تنوه بالتزام الدول والمجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق من خلال المشاركة في أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، بما في ذلك خلال الأسبوع الثالث الذي نظم في الفترة من ٤ إلى ١٠ أيار/مايو ٢٠١٥، والذي سلط الضوء على محنة الأطفال على الطرق في العالم، من أجل استنهاض المهتم للعمل على تحسين ضمان سلامتهم، بما في ذلك ”إعلان الأطفال بشأن السلامة على الطرق“،

وإذ تنوه أيضا باستمرار التزام الدول الأعضاء والمجتمع المدني بمسألة السلامة على الطرق من خلال الاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث حركة المرور الذي يحل في الأحد الثالث من شهر تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام،

وإذ تدرك كذلك أن توفير الشروط والخدمات الأساسية اللازمة لمعالجة مسألة السلامة على الطرق مسؤولية تقع في المقام الأول على عاتق الحكومات، وإذ تقر مع ذلك بأن هناك مسؤولية مشتركة للمضي قدماً نحو إقامة عالم خال من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، وبأن معالجة مسألة السلامة على الطرق تتطلب التعاون بين أصحاب المصلحة المتعددين من القطاعين العام والخاص والأوساط الأكاديمية والمنظمات المهنية والمنظمات غير الحكومية ووسائل الإعلام،

١ - تدعو الدول الأعضاء والمجتمع الدولي إلى تكثيف التعاون على الصعيدين الوطني والدولي بغية تحقيق الأهداف الطموحة المتعلقة بالسلامة على الطرق في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠^(٤)؛

٢ - تؤيد إعلان برازيليا الذي اعتمد في المؤتمر العالمي الرفيع المستوى الثاني بشأن السلامة على الطرق، المعقود في برازيليا، يومي ١٨ و ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٥؛

٣ - تشجع مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث)، مع مراعاة أن معظم الوفيات والإصابات على الطرق تحدث في المناطق الحضرية، على إيلاء الاعتبار المناسب للسلامة على الطرق وتوفير النقل العام الآمن والميسور التكلفة والقريب المنال والمستدام وأنماط نقل غير آليّة وإيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الفئات الضعيفة، كالنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة والمسنين في الخطة الحضرية الجديدة المقبلة؛

٤ - تدعو المؤتمر العالمي التاسع بشأن تعزيز الصحة المزمع عقده في شنغهاي، الصين، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦، الذي يهدف إلى تعبئة الحكومات والمجتمع المدني من أجل اتخاذ إجراءات بشأن المحددات الاجتماعية للصحة، وكذلك تبادل الخبرات المتعلقة بالإجراءات الوطنية المشتركة بين القطاعات، والنظر في دور القطاع الصحي في تعزيز السلامة على الطرق والتنقل الآمن؛

٥ - تدعو الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد إلى وضع وتنفيذ خطط وطنية للسلامة على الطرق، والنظر في اعتماد تشريعات شاملة، تمشياً مع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، بغية تحقيق هدف زيادة النسبة المئوية للبلدان التي لديها تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة السلامة ومعدات تحزيم الأطفال وعدم ارتداء الخوذ الواقية، والقيادة تحت تأثير الكحول،

(٤) القرار ١/٧٠.

والسرعة، من ١٥ في المائة إلى ٥٠ في المائة على الأقل بحلول عام ٢٠٢٠، على النحو المتفق عليه في قرار الجمعية العامة ٢٥٥/٦٤ المؤرخ ٢ آذار/مارس ٢٠١٠، والنظر في تنفيذ تشريعات ملائمة وفعالة وقائمة على أدلة بشأن عوامل الخطر الأخرى المتعلقة بالشروود أثناء القيادة أو القيادة تحت تأثير الكحول؛

٦ - تؤكد من جديد دور وأهمية الصكوك القانونية للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق، مثل اتفاقية عام ١٩٤٩ للسير على الطرق^(٥)، واتفاقية عام ١٩٦٨ للسير على الطرق^(٦)، واتفاقية عام ١٩٦٨ بشأن لافتات وإشارات الطرق^(٧)، واتفاقي عامي ١٩٥٨ و ١٩٩٨ بشأن الأنظمة التقنية المتعلقة بالمركبات، واتفاق عام ١٩٩٧ بشأن التفتيش التقني الدوري للمركبات، واتفاق عام ١٩٥٧ بشأن نقل البضائع الخطرة، في تيسير السلامة على الطرق على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني، وتثني على الدول الأعضاء التي انضمت إلى هذه الصكوك القانونية الدولية المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

٧ - تشجع الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد على النظر في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في الصكوك القانونية للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق، وأن تقوم، بعد الانضمام، بتطبيق الأحكام أو قواعد السلامة الواردة فيها وتنفيذها وتعزيزها؛

٨ - تشجع الدول الأعضاء على بذل الجهود من أجل ضمان سلامة وحماية جميع مستخدمي الطرق من خلال هياكل أساسية طرقية أكثر أماناً، وبخاصة على الطرق الشديدة الخطورة حيث ترتفع معدلات الحوادث التي تشمل وسائط النقل الآلية وغير الآلية على السواء، من خلال تدابير تجمع بين التخطيط السليم وتقييم السلامة وتصميم وبناء وصيانة الطرق مع مراعاة جغرافيا البلد؛

٩ - تدعو الدول الأعضاء التي لم تفعل ذلك بعد إلى النظر في اعتماد سياسات وتدابير لتنفيذ أنظمة الأمم المتحدة بشأن سلامة المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية للتأكد من أن جميع المركبات الآلية الجديدة تستوفي المتطلبات التنظيمية الدنيا المطبقة المتعلقة بحماية الركاب وغيرهم من مستخدمي الطرق، بأن تكون مزودة بأحزمة السلامة وأكياس الهواء ونظم الأمان الفعالة باعتبارها معدات معيارية؛

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

(٦) المرجع نفسه، المجلد ١٠٤٢، الرقم ١٥٧٠٥.

(٧) المرجع نفسه، المجلد ١٠٩١، الرقم ١٦٧٤٣.

١٠ - تدعو أيضا الدول الأعضاء التي لم تعالج بعد موضوع السلامة على الطرق بصورة شاملة إلى القيام بذلك، بدءا بتنفيذ أو مواصلة تنفيذ نظام لإدارة السلامة على الطرق يشمل، حسب الاقتضاء، التعاون بين الإدارات، ووضع خطط وطنية للسلامة على الطرق تنسجم والخطة العالمية لعقد العمل؛

١١ - تشجع الدول الأعضاء على أن تعزز وسائط النقل الجيدة والسليمة بيئيا والأمنة والسهلة المنال والميسورة التكلفة، ولا سيما وسائط النقل العام ووسائل النقل غير الآلية، فضلا عن تحقيق التكامل الآمن بين الوسائط المتعددة، باعتبار ذلك وسيلة لتحسين السلامة على الطرق والعدالة الاجتماعية والصحة العامة والتخطيط الحضري، بما في ذلك قدرة المدن على الصمود والروابط بين المناطق الحضرية والريفية، وعلى أن تأخذ في الحسبان، في هذا الصدد، السلامة على الطرق والتنقل في إطار الجهود الرامية إلى تحقيق التنمية المستدامة؛

١٢ - تشجع أيضا الدول الأعضاء على اعتماد وتنفيذ وإنفاذ سياسات وتدابير ترمي إلى توفير حماية فعالة للمشاة وللدراجات وتعزيز سلامتهم، مع السعي أيضا إلى تحسين سلامة الطرق والنتائج الصحية الأوسع نطاقا، ولا سيما الوقاية من الإصابات والأمراض غير المعدية؛

١٣ - تدعو الدول الأعضاء إلى إعداد وتنفيذ حملات الترويج الاجتماعي المناسبة للتوعية والاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث المرور على الطرق الذي يحل في الأحد الثالث من تشرين الثاني/نوفمبر من كل عام؛

١٤ - تشجع الدول الأعضاء على تعزيز الرعاية السابقة لدخول المستشفى، بما في ذلك الخدمات الصحية الطارئة وتدابير الاستجابة الفورية المتخذة في أعقاب الحوادث، والمبادئ التوجيهية للمستشفيات والمصحات المتنقلة بشأن رعاية ضحايا الصدمات وإعادة تأهيلهم، من خلال تنفيذ التشريعات المناسبة وبناء القدرات وتحسين سبل الحصول في الوقت المناسب على الرعاية الصحية المتكاملة، وتطلب إلى منظمة الصحة العالمية أن تدعم الدول الأعضاء في هذه المساعي؛

١٥ - تحث الدول الأعضاء على تعزيز وتكثيف وتنفيذ السياسات المتعلقة بالسلامة على الطرق من أجل حماية الأشخاص المعرضين للخطر من ضمن مستخدمي الطرق، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، تمشيا مع صكوك

الأمم المتحدة القانونية ذات الصلة، بما في ذلك اتفاقية حقوق الطفل^(٨) واتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة^(٩)؛

١٦ - تشجع الدول الأعضاء على اتخاذ التدابير المناسبة لكي تكفل للأشخاص ذوي الإعاقة وغيرهم من المستخدمين المحدودي القدرة على التنقل، إمكانية الوصول على قدم المساواة إلى البيئة المادية للطرق والمناطق المحيطة بها وإلى وسائل النقل، سواء في المناطق الحضرية أو الريفية، وتدعو الدول الأعضاء إلى الانضمام إلى اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة؛

١٧ - تدعو الدول الأعضاء إلى إدماج المنظور الجنساني إدماجاً كاملاً في جميع عمليات وضع السياسات وتنفيذ السياسات المتعلقة بالتنقل وسلامة الطرق، ولا سيما فيما يتعلق بالطرق والمناطق المحيطة بها والنقل العام؛

١٨ - تشجع الدول الأعضاء على وضع وتنفيذ قوانين وسياسات شاملة بشأن الدراجات النارية، بما في ذلك التدريب ومنح رخص القيادة وتسجيل المركبات وظروف العمل واستخدام راكبي الدراجات النارية للخوذ وملعدات الحماية الشخصية، في إطار المعايير الدولية القائمة، بالنظر إلى ارتفاع وتزايد أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الدراجات النارية بصورة غير متناسبة على الصعيد العالمي، ولا سيما في البلدان النامية؛

١٩ - تدعو الدول الأعضاء إلى وضع سياسات عامة للحد من حوادث المرور المتصلة بالأعمال، بمشاركة أرباب العمل والعمال، من أجل إنفاذ المعايير الدولية بشأن السلامة والصحة في العمل، والسلامة على الطرق، والأحوال المناسبة الخاصة بالطرق والمركبات، مع إيلاء اهتمام خاص لمسألة ظروف عمل السائقين المحترفين؛

٢٠ - تدعو أيضاً الدول الأعضاء إلى أن توفر للجرحى والأشخاص الذين أصيبوا بإعاقة بسبب حوادث المرور خدمات إعادة التأهيل وإعادة الإدماج الاجتماعي في مرحلة مبكرة، بما في ذلك في عالم العمل، وأن تقدم الدعم الشامل لضحايا حوادث المرور وأسرههم؛

٢١ - تدعو الدول الأعضاء إلى مواصلة تنفيذ أطر تأهيل السائقين المحترفين، التي أنشئت استناداً إلى المعايير المعترف بها دولياً، بما في ذلك توفير التدريب وإصدار الشهادات والرخص، وتقييد ساعات القيادة وظروف العمل التي تركز على معالجة الأسباب الرئيسية

(٨) المرجع نفسه، المجلد ١٥٧٧، الرقم ٢٧٥٣١.

(٩) المرجع نفسه، المجلد ٢٥١٥، الرقم ٤٤٩١٠.

لحوادث المركبات التجارية الثقيلة، مع التسليم بأن شروذ الدهن هو من الأسباب الرئيسية للحوادث أو الاصطدامات؛

٢٢ - تدعو أيضا الدول الأعضاء إلى تقديم الدعم، حسب الاقتضاء، لأنشطة المبعوث الخاص للأمين العام المعني بسلامة الطرق؛

٢٣ - تطلب إلى منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، فضلا عن وكالات الأمم المتحدة الأخرى ذات الصلة، مواصلة الأنشطة الرامية إلى دعم تنفيذ أهداف وغايات عقد العمل من أجل السلامة على الطرق والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠ مع ضمان الاتساق على نطاق المنظومة؛

٢٤ - تكرر دعوتها للحكومات إلى أن تضطلع بدور قيادي في تنفيذ أنشطة عقد العمل والغايات المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام ٢٠٣٠، مع تشجيع التعاون بين قطاعات متعددة وأصحاب المصلحة المتعددين، بما يشمل جهود الأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص والرابطات المهنية والمنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني، بما في ذلك الجمعيات الوطنية للصليب الأحمر والهلال الأحمر والمنظمات غير الحكومية ومنظمات الضحايا ومنظمات الشباب ووسائل الإعلام؛

٢٥ - تدعو منظمة الصحة العالمية إلى أن تواصل، من خلال تقاريرها المرحلية العالمية، رصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف عقد العمل؛

٢٦ - تطلب إلى منظمة الصحة العالمية، بالتعاون مع غيرها من كالات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، أن تواصل العمل، من خلال الآليات القائمة، ومنها فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، على تيسير عملية شفافة ومستدامة وتشاركية مع جميع أصحاب المصلحة من أجل مساعدة البلدان المهتمة على وضع أهداف إنجاز عالمية طوعية بشأن عوامل الخطر الرئيسية وآليات تقديم الخدمات بغية الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في سياق العملية المفضية إلى تعريف واستخدام المؤشرات الخاصة بالأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام ٢٠٣٠ والخطة العالمية لعقد العمل؛

٢٧ - تطلب إلى منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة أن تيسر تنظيم أنشطة خلال عام ٢٠١٧ تحضيراً لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الرابع للسلامة على الطرق؛

٢٨ - تدعو جميع أصحاب المصلحة المعنيين والمنظمات الدولية والمصارف الإنمائية ووكالات التمويل والمؤسسات والرابطات المهنية وشركات القطاع الخاص إلى زيادة التمويل، وذلك، على سبيل المثال، من خلال الصناديق الموجودة، مثل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، واستكشاف طرائق تمويل جديدة ومبتكرة لدعم تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل، والأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق في خطة عام ٢٠٣٠، ولا سيما في البلدان النامية؛

٢٩ - تطلب إلى الأمين العام أن ينظر في إمكانية إنشاء صندوق استثماري للسلامة على الطرق، عن طريق التبرعات، لدعم تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل، والأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق من ضمن أهداف التنمية المستدامة، حسب الاقتضاء، وأن يقدم تقريراً عن ذلك إلى الدول الأعضاء؛

٣٠ - تقرّر أن تدرج في جدول الأعمال المؤقت لدورتها الثانية والسبعين البند المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، وتطلب إلى الأمين العام أن يقدم إلى الجمعية العامة في تلك الدورة تقريراً عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف عقد العمل، وتدعو الدول الأعضاء إلى النظر أثناء تلك الدورة في تواتر تقديم التقارير في المستقبل، مع مراعاة العمل بشأن تنشيط الجمعية العامة.