



Asamblea General

Septuagésimo período de sesiones

91^a sesión plenaria

Viernes 15 de abril de 2016, a las 10.00 horas

Nueva York

Documentos oficiales

Presidente: Sr. Lykketoft (Dinamarca)

Se abre la sesión a las 10.10 horas.

Tema 113 del programa (continuación)

Elecciones para llenar vacantes en órganos subsidiarios y otras elecciones

b) Elección de treinta miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

El Presidente (*habla en inglés*): Como recordarán los miembros, en su 50^a sesión plenaria, celebrada el 9 de noviembre de 2015, la Asamblea General eligió miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por un mandato de seis años, que comenzará el 27 de junio de 2016, a los 23 Estados siguientes: Argentina, Australia, Austria, Belarús, Brasil, Chile, Colombia, República Checa, India, República Islámica del Irán, Israel, Italia, Líbano, Mauricio, Pakistán, Filipinas, Polonia, Rumania, España, Tailandia, Turquía, Estados Unidos de América y República Bolivariana de Venezuela. Por consiguiente, esos 23 Estados no pueden ser elegidos.

Como también recordarán los miembros, quedan seis puestos por cubrir correspondientes al Grupo de los Estados de África, y un puesto por cubrir del Grupo de los Estados de Asia y el Pacífico.

Deseo recordar a los miembros que, al 27 de junio de 2016, seguirán representados en la Comisión los siguientes Estados: Armenia, Bulgaria, Camerún, Canadá,

China, Côte d'Ivoire, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Francia, Alemania, Grecia, Honduras, Hungría, Indonesia, Japón, Kuwait, Liberia, Malasia, Mauritania, México, Namibia, Panamá, República de Corea, Federación de Rusia, Sierra Leona, Singapur, Suiza, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Zambia. Por lo tanto, esos 30 Estados no podrán ser elegidos.

La Asamblea General procederá ahora a la elección de cinco miembros para sustituir a los miembros cuyos mandatos terminarán el 26 de junio de 2016.

De conformidad con el artículo 92 del reglamento, la elección se efectúa por votación secreta y no hay presentación de candidaturas. Sin embargo, quisiera recordar el párrafo 16 de la decisión 34/401 de la Asamblea General, en virtud del cual deberá aplicarse la práctica de prescindir de la votación secreta en las elecciones para órganos subsidiarios cuando el número de candidatos sea igual al número de cargos por cubrirse, a menos que una delegación solicite una votación en una elección determinada.

Puesto que no se ha hecho tal solicitud, ¿puedo considerar que la Asamblea decide proceder a la elección prescindiendo de la votación secreta?

Así queda acordado.

El Presidente (*habla en inglés*): En cuanto a las candidaturas, quisiera informar a los miembros que, en relación con las seis vacantes correspondientes al Grupo de los Estados de África, el Grupo ha apoyado a Kenia, Lesotho, Libia, Nigeria y Uganda.

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina U-0506 (verbatimrecords@un.org). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (<http://documents.un.org>).

16-10632 (S)



Documento accesible

Se ruega reciclar



Habida cuenta de que el número de candidatos del Grupo es igual o inferior al número de puestos que han de cubrirse en ese Grupo, ¿puedo considerar que la Asamblea General declara elegir miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a Kenya, Lesotho, Libia, Nigeria y Uganda por un período de seis años que comenzará el 27 de junio de 2016?

Así queda acordado.

El Presidente (*habla en inglés*): Felicito a Kenya, Lesotho, Libia, Nigeria y Uganda, que han sido elegidos miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

En cuanto a la vacante pendiente correspondiente al Grupo de los Estados de África y la vacante pendiente correspondiente al Grupo de los Estados de Asia y el Pacífico, la Asamblea General celebrará elecciones para elegir entre los candidatos una vez que así lo notifiquen los Estados Miembros interesados de esas dos regiones.

La Asamblea General ha concluido de este modo la presente etapa del examen del subtema b) del tema 113 del programa.

Tema 13 del programa (*continuación*)

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General (A/70/386)

Proyecto de resolución (A/70/L.44)

El Presidente (*habla en inglés*): Quisiera ahora consultar con los Estados Miembros para dar la palabra al Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt. De no haber objeciones, ¿puedo considerar que la Asamblea desea, sin sentar un precedente, invitar al Sr. Todt a que formule una declaración en esta sesión?

Así queda acordado.

El Presidente (*habla en inglés*): De acuerdo con la decisión que se acaba de adoptar, doy la palabra al Sr. Todt.

Sr. Todt (*habla en francés*): Agradezco el honor que se me ha conferido de dirigirme a la Asamblea General en su septuagésimo período de sesiones en mi calidad de Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial. Por lo tanto, es mi deber y responsabilidad plantear algunas de las cuestiones alarmantes y urgentes al respecto en el Salón, porque nos obligan a todos cuestionarnos a nosotros mismos. Esas cuestiones guardan relación con la causa por la cual, junto a otros,

he venido emprendiendo una feroz batalla durante muchos años ya. Me refiero a la lucha contra los peligros de la vía o, en términos diplomáticos, la lucha por la seguridad vial.

En primer lugar, ¿por qué y de qué manera hablar sobre ese asesino silencioso? Se trata de un flagelo tan terrible que por lo general preferimos hablar de ello lo menos posible. Podría recordar las aterradoras estadísticas, lamentablemente, de sobra conocidas, que se mencionan en el proyecto de resolución A/70/L.44, presentado por el representante de la Federación de Rusia, a quién rindo homenaje hoy. Sin embargo, como tenemos poco tiempo, quisiera decir, durante los cinco minutos que se me han asignado, que 12 personas mueren en las vías cada cinco minutos, 480 sufren lesiones de distinta gravedad, y dos niños mueren. Por consiguiente, preguntamos ¿por qué se guarda silencio? Realmente no tengo respuesta.

Por supuesto, no hay jerarquía ni categoría de catástrofes y sus víctimas, ni nadie puede mantener esa funesta contabilidad. Por lo tanto, no intentaré hacerlo. No obstante, ¿cómo podemos evitar preguntarnos por qué existe ese doble rasero? ¿Por qué existe esa resignación? ¿Por qué existe ese fatalismo, por el cual todos somos responsables? ¿Acaso nuestra concienciación sería mayor si en lugar de hablar en años, habláramos en décadas? Para ello, sería necesario decir que cada 10 años hay 13 millones de muertes en las carreteras, 1.000 millones y medio de personas resultan heridas y aproximadamente 2 millones de niños mueren. Además, en esas estadísticas no se tienen en cuenta el crecimiento ni la movilidad cada vez mayor de la población.

¿Qué mejor foro que la Asamblea General en el cual denunciar y recordar que la seguridad vial es también un problema de solidaridad y desarrollo y de urbanización y motorización —problema que se abordará en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, en Quito— que únicamente aumentará y empeorará si no actuamos. Las disparidades entre los países también son alarmantes. Los países menos adelantados y de ingresos medianos, con un 82% de la población mundial y el 54% de vehículos con licencia, constituyen el 90% de las muertes a causa de los accidentes de tráfico, mientras nosotros, los países de ingresos altos, con un 18% de la población y un 46% de vehículos, representamos el 10% de las muertes. Daré una última estadística: el costo de los accidentes de tráfico y sus consecuencias se estiman en aproximadamente 500.000 millones de dólares al año. No hace falta mucha imaginación para considerar para qué se podría utilizar esa enorme suma de dinero.

¿Cómo podemos entonces aceptar que las sumas asignadas a la lucha contra este flagelo mundial y verdadero asesino sean tan magras y pequeñas, hasta rayar casi en lo ridículo? De hecho, me refiero solo a unas decenas de millones de dólares. Es cierto, todos escucharon bien: solo unas decenas de millones de dólares; y sucede en momentos en que campañas contra otros flagelos mundiales, y me complace verdaderamente por ello, cuentan con varias decenas de miles de millones de dólares a su disposición para combatir esos flagelos. Una vez más, uno se pregunta ¿por qué hay tanta diferencia y por qué esa laguna tan grande?

El proyecto de resolución que se ha presentado, espero, permitirá avances concretos, porque no se podrá realizar nada decisivo ni efectivo sin considerables recursos financieros. Por consiguiente, quisiera insistir en la importancia del párrafo 20 del proyecto de resolución y el progreso que podría desprenderse de él. Por lo tanto, una de las prioridades de mis actividades durante el segundo año de mi mandato como Enviado Especial será intentar el establecimiento del fondo mundial de las Naciones Unidas para la seguridad vial y su financiación como se pide en el proyecto de resolución.

Hay otra interrogante que quisiera plantear. Si bien las Naciones Unidas y sus organismos especializados se movilizan y ya se han elaborado 58 convenciones en el marco de las Naciones Unidas, ¿por qué, en algunos países, hay vehículos que no cumplen las normas de seguridad básicas y se siguen construyendo? Lo que es más inquietante es que esos vehículos se construyen en las mismas fábricas, a menudo en una línea de ensamblaje vecina bajo el mismo techo de los que cumplen estrictamente las normas de seguridad, porque esos carros se construyen para la exportación ¿cuáles son los motivos de esas disparidades deliberadas? La lista de motivos es bien larga. Las mismas cuestiones se aplican a la construcción de carreteras: el cumplimiento efectivo de las leyes, las normas de seguridad y la instalación de señalización vial, entre muchas otras.

Quisiera concluir haciendo hincapié en la importancia de la educación sobre seguridad vial. En el tercer milenio, es necesario que todos los niños aprendan no solo a leer, a escribir y a contar, sino también a circular como peatones, ciclistas, motociclistas y futuros conductores de vehículos. Es un objetivo ambicioso, pero muy fácil de lograr. Consideremos la posibilidad de dedicar tan solo una hora por semana a la educación vial. Eso sería un avance importante. ¿Cuántas víctimas se podrían evitar si lo hiciéramos? No podemos concluir sin recordar que en 1948 esta Asamblea aprobó la

Declaración Universal de Derechos Humanos, en cuyo artículo 3 se establece que

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.”

En última instancia y ante todo se trata del derecho a la vida. Y es por él que luchamos. No lo olvidemos, en particular por los millones de personas que son víctimas de accidentes de tráfico.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de la Federación de Rusia para que presente el proyecto de resolución A/70/L.44.

Sr. Kononuchenko (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): El mejoramiento de la seguridad vial es una prioridad para la mayoría de los países del mundo. Durante los años del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se han logrado resultados importantes en la reducción del número de accidentes de tráfico. La inclusión de este tema en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (resolución 70/1) nos ofrece la posibilidad de examinar esta cuestión no solo en términos de la pérdida de vidas humanas, sino también como un elemento del desarrollo sostenible en sus tres dimensiones, a saber, la económica, la social y la ambiental.

Nos honra profundamente presentar el proyecto de resolución A/70/L.44, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. Con base en la pertinencia de las disposiciones de las resoluciones de años anteriores, en el proyecto de resolución A/70/L.44 han quedado reflejados nuevos elementos de la estrategia a largo plazo en materia de seguridad vial, incluido el nombramiento de un Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial y la aprobación de la Declaración de Brasilia sobre Seguridad Vial en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, y también se señalan hitos fundamentales para realizar ulteriores esfuerzos a fin de mitigar las consecuencias negativas de los accidentes de tráfico. Solo mencionaré los más importantes.

En primer lugar, en el proyecto de resolución se solicita que se desarrollen y fortalezcan las asociaciones con el compromiso de los Estados y las organizaciones internacionales, incluidos los organismos del sistema de las Naciones Unidas, la sociedad civil y el sector privado, a fin de mejorar la situación en las carreteras. Como uno de los mecanismos que facilitarán la mancomunación y la coordinación de esfuerzos, en el proyecto de resolución A/70/L.44 se toma nota del papel del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en cuanto mecanismo consultivo.

En segundo lugar, el proyecto de resolución tiene por objetivo la creación de un fondo fiduciario de seguridad vial que podría ser un instrumento adicional de respaldo financiero y un catalizador a fin de atraer inversiones para la ejecución de los programas de seguridad vial.

En tercer lugar, en el proyecto de resolución se invita a las organizaciones pertinentes, incluidas la Organización Mundial de la Salud y las comisiones económicas regionales, en particular a la Comisión Económica para Europa, a que proporcionen mayor asistencia a los Estados interesados en mejorar el marco jurídico normativo y las normas técnicas sobre seguridad vial, así como en elaborar indicadores adicionales específicos de los principales factores de riesgo en esa esfera.

También es importante que en el proyecto de resolución se hayan incluido las siguientes referencias: la próxima Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, la Conferencia Mundial de Promoción de la Salud organizada por la Organización Mundial de la Salud y otras actividades realizadas como parte de la cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial.

Habida cuenta de que toda la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible está dedicada al tema de no dejar a nadie atrás, era importante centrar la atención en los grupos más vulnerables en la esfera de la seguridad vial, a saber, los niños y las personas con discapacidad.

Quisiéramos señalar que las negociaciones se llevaron a cabo de manera constructiva y con la participación de todos los interesados. Permítasenos expresar nuestro agradecimiento a las delegaciones por su participación activa en el acuerdo. En particular, quisiera destacar a nuestros colegas de la Misión Permanente del Brasil ante las Naciones Unidas por su valiosa contribución. Solicitamos a todos los Estados Miembros que apoyen el proyecto de resolución A/70/L.44 y los invitamos a que se conviertan en patrocinadores.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene la palabra el observador de la Unión Europea.

Sr. Parenti (Unión Europea) (*habla en inglés*): Tengo el honor de hacer uso de la palabra en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros.

La Unión Europea y sus Estados miembros acogen con agrado el proyecto de resolución A/70/L.44, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. En particular, quisiéramos dar las gracias a la Federación de Rusia por su liderazgo y los esfuerzos que ha realizado para facilitar este resultado.

En 2015 en Europa 26.000 personas murieron en la carretera, lo cual equivale a una ciudad de tamaño mediano. En todo el mundo, los accidentes de tráfico causaron la muerte de más de 1,2 millones de personas, cifra que es equivalente a la población de la novena ciudad más poblada de los Estados Unidos. Cincuenta millones de personas resultan lesionadas por año a causa de accidentes de tráfico. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en el mundo y son la principal causa de muerte de las personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años. Eso es inaceptable, y demuestra que nuestros sistemas de transporte vial en todo el mundo son intrínsecamente inseguros y que un solo error humano puede terminar en una catástrofe para personas, familias y sociedades.

Europa ha adoptado una posición clara sobre este importante problema para el sector de la salud. De acuerdo con nuestro libro blanco sobre el transporte, para el año 2050 Europa estará a punto de lograr que no haya ninguna muerte en el transporte por carretera, visión clara que no se materializará de la noche a la mañana. Es necesario un sistema de objetivos intermedios y de indicadores de seguridad para orientar nuestros esfuerzos a lo largo del camino. Sobre esa base, en septiembre de 2015 nos pusimos de acuerdo sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y su meta 3.6, que consiste en reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo de aquí a 2020. En ese contexto, la Declaración de Brasilia sobre Seguridad Vial, que se aprobó en la Segunda Conferencia Mundial de Alto nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en noviembre de 2015, y el proyecto de resolución A/70/L.44, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, constituyen ejemplos recientes y claros de los continuos esfuerzos internacionales que se llevan a cabo a fin de dar cumplimiento a nuestros difíciles objetivos.

Para evitar las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico y desarrollar un sistema de transporte vial seguro, necesitamos un enfoque exhaustivo e integral en el que se contemple la participación de todos los interesados. El marco normativo de seguridad vial 2011-2020 de la Unión Europea, que orienta nuestros esfuerzos para contribuir a una mayor seguridad vial, es un buen ejemplo. El marco se centra en las nuevas prioridades clave, como la reducción de los accidentes en las carreteras rurales y los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como peatones, ciclistas, motociclistas, niños y personas de edad avanzada. Además, nos basamos en compromisos anteriores, incluidos, entre otros, el fortalecimiento de los controles y las sanciones; el apoyo a

las iniciativas que se adopten en el plano nacional para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas; la inversión en infraestructura vial y la mejora de las condiciones de tráfico; así como el mejoramiento de la legislación sobre los permisos de conducción y las normas de aptitud para la conducción. Dichas medidas permitieron reducir la mortalidad causada por los accidentes de tráfico en un 17% entre 2011 y 2015.

Sin embargo, aunque la tasa regional de mortalidad vial en la Unión Europea es la más baja del mundo, sigue siendo inadmisiblemente alta. Debemos seguir compartiendo las mejores prácticas e intercambiando información a nivel nacional, regional y mundial, con la participación activa de la sociedad civil y del sector privado. También tenemos que fortalecer nuestros esfuerzos para integrar la seguridad en el programa más amplio de las ciudades y el transporte sostenibles. Sabemos cuáles son las principales causas de mortalidad vial: conducir a exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez y no utilizar el cinturón de seguridad. Para que las carreteras sean más seguras, es preciso trabajar para que haya una infraestructura vial más segura, vehículos más seguros y usuarios de las carreteras más seguros. Ello incluye aplicar y cumplir las leyes apropiadas, pero también medidas flexibles, como la labor de sensibilización y educación.

Aunque las lesiones causadas por accidentes de tránsito constituyen un importante problema de salud pública y a veces los retos son abrumadores, hay esperanza. Muchos países de todo el mundo ya han demostrado que, mediante un enfoque integral y multisectorial, es posible evitar que las personas pierdan la vida o sufran lesiones debidas a accidentes de tránsito. Aprovechemos esas experiencias. No podemos permitirnos darnos por satisfechos con respecto a la seguridad vial; la vida de millones de personas está en juego.

Sr. Ba Omar (Omán) (*habla en árabe*): Formularé esta declaración en nombre del Representante Permanente de Omán, quien lamentablemente no pudo acompañarnos.

En nombre del Gobierno del Sultanato de Omán, quisiera expresar mi agradecimiento y reconocimiento al Secretario General por su informe (A/70/386) sobre los esfuerzos realizados para mejorar la seguridad vial en todo el mundo. El informe proporciona información sobre las medidas más recientes que los Estados han adoptado para aplicar las recomendaciones de las resoluciones de la Asamblea General relativas a la mejora de la seguridad vial. También quisiera encomiar los esfuerzos constructivos de la comunidad internacional en ese ámbito.

Omán fue uno de los precursores de la campaña de seguridad vial en el plano internacional. Omán propuso incluir el tema relativo a la seguridad vial en el programa de la Organización en beneficio de las generaciones futuras. Después de que la Asamblea General incluyó por primera vez la cuestión relativa a la seguridad vial en su programa, la Asamblea aprobó, el 23 de mayo de 2003, la resolución 57/309, que el Sultanato de Omán había presentado, convencido de la importancia de la seguridad vial en todo el mundo. Tras poner de relieve la tragedia de muertes y accidentes innecesarios debido a la aplicación de medidas de seguridad vial inapropiadas, con posterioridad, la Asamblea General aprobó otras resoluciones sobre la seguridad vial. Se celebraron una serie de reuniones a nivel ministerial con el fin de señalar a la atención las muertes causadas por los accidentes de tránsito, alentar la construcción de carreteras más seguras y ofrecer apoyo técnico para la seguridad vial a nivel regional e internacional.

Habida cuenta de que la seguridad vial es ahora uno de los temas importantes del programa de las Naciones Unidas y otras organizaciones, la comunidad internacional ha asignado máxima prioridad a colaborar con las diversas partes interesadas para reducir los efectos negativos de la falta de seguridad vial. Aproximadamente 1 millón de personas mueren cada año, y casi 50 millones sufren lesiones graves, debido a los accidentes de tránsito en las carreteras del mundo, lo cual genera una gran presión para la comunidad internacional.

El Gobierno de Omán ha estado desplegando grandes esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Hemos promulgado un decreto para establecer el Comité Nacional para la Seguridad Vial, encargado de elaborar una estrategia global para reducir los accidentes de tránsito, contrarrestar sus efectos negativos y tener en cuenta los problemas relacionados. Esa estrategia establecerá las bases para respetar las normas internacionales con el fin de construir carreteras seguras. Con respecto a la labor de sensibilización, hemos trabajado para mejorar la presentación de estadísticas con carácter semanal. Asimismo, colaboramos con los medios de comunicación y publicamos más de 100 boletines de sensibilización cada año, y los distribuimos a regiones distantes del Sultanato para destinarlos a los estudiantes universitarios, otros estudiantes y la comunidad en general. Presentamos documentales para sensibilizar sobre la importancia de la seguridad vial. Algunas de estas películas han recibido premios internacionales. Con el fin de familiarizar a las nuevas generaciones con la seguridad vial, hemos establecido una escuela de tránsito para los niños, que en realidad es una “miniciudad” integral

que permite a los alumnos conocer las normas y las leyes de seguridad vial. También impartimos capacitación en materia de seguridad vial a los agentes de policía y a los distintos usuarios de las carreteras. Además, a principios de abril, la Omán Liquefied Natural Gas Company puso en marcha un proyecto titulado “Regalo a la Nación”, cuyo objetivo es reducir los accidentes de tránsito mediante la creación de un instituto de seguridad del tránsito en la provincia de Sur.

Los esfuerzos de mi Gobierno y nuestro sector privado y una mayor conciencia en nuestra sociedad han permitido a Omán lograr resultados positivos en la reducción de accidentes en nuestras carreteras. Las estadísticas indican que, desde 2012, el número de muertes en nuestras carreteras disminuyó en un 50%, y las lesiones en un 30%, a pesar del aumento del 25% del número de vehículos registrados en nuestras carreteras.

Para concluir, quisiera reiterarles nuestro agradecimiento a usted, Sr. Presidente, y al Secretario General. Deseamos asegurar a la Asamblea General nuestro compromiso de mejorar los esfuerzos internacionales para lograr mayor seguridad en las carreteras y trabajar de consuno para alcanzar nuestro objetivo común.

Sr. De Aguiar Patriota (Brasil) (*habla en inglés*): Felicito a la Federación de Rusia por haber presentado el proyecto de resolución relativo a la seguridad vial y haber facilitado las negociaciones de las últimas semanas. También deseo dar las gracias al Sultanato de Omán y al Enviado Especial del Secretario General, Sr. Jean Todt, por su liderazgo. Acojo con beneplácito el informe del Secretario General.

En noviembre, el Brasil tuvo el honor de acoger la segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial. En la Conferencia, copatrocinada por la Organización Mundial de la Salud con el apoyo de numerosos agentes, como la Comisión Económica para Europa y otras comisiones regionales de las Naciones Unidas, se recibió en Brasilia a 2.200 asistentes con un enfoque basado verdaderamente en la participación de múltiples interesados. El documento final de la Conferencia, la Declaración de Brasilia sobre Seguridad Vial, se redactó mediante un proceso de negociación inclusiva, y se espera que hoy sea aprobado por la Asamblea General. Con ello, las Naciones Unidas armonizarán sus directrices y sus medidas en materia de seguridad vial con el paradigma transformador de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (resolución 70/1).

Entre otros aspectos, la seguridad vial es una cuestión de desarrollo, igualdad y sostenibilidad y de

cómo interaccionamos en la esfera pública con nuestro espacio común y compartido. Guarda una relación muy directa con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3, que consiste en asegurar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, pero también con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que nos recuerda que debemos lograr que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Las políticas de transporte público sostenible deben ser un elemento central de las preocupaciones respecto de la seguridad vial. La mayoría de las víctimas son de países en desarrollo. Más de la mitad no son conductores o pasajeros de automóviles; son peatones, ciclistas, motociclistas y, en términos más generales, un número todavía indeterminado de personas que utilizan tipos de transporte inseguros. Los sectores vulnerables de la población como las mujeres, los niños y las personas con discapacidad deben recibir una atención especial a este respecto.

Quisiera destacar la importancia del mandato que encomendará la Asamblea General a la Organización Mundial de la Salud de colaborar con los Estados Miembros a fin de establecer unos objetivos mundiales voluntarios para los principales factores de riesgo, como la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y no utilizar cascos de motocicleta, cinturones de seguridad o sillas de seguridad para niños, así como para los mecanismos de prestación de servicios. Esta labor es fundamental para alcanzar las ambiciosas metas de los ODS con respecto a la seguridad vial. La cooperación internacional, incluidos el fomento de la capacidad y la transferencia de tecnología, es crucial para nuestra misión. El Brasil seguirá con atención las deliberaciones coordinadas por el Secretario General sobre la creación de un fondo para la seguridad vial.

El proyecto de resolución A/70/L.44 enviará un firme mensaje político del que esperamos se hagan eco en la Asamblea Mundial de la Salud que tendrá lugar el próximo mayo en Ginebra y en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, que se celebrará en octubre en Quito. Ambos procesos establecen los mandatos y la urgencia necesarios para alcanzar los ambiciosos objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Sra. Power (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Yo también quisiera dar las gracias al Embajador Churkin por su implicación personal en esta cuestión y por el interés constante y decidido de la Federación de Rusia en poner el foco sobre este grave problema, y en instar a todas las naciones a ayudar a resolverlo.

Los Estados Unidos tienen el honor de copatrocinar el importantísimo proyecto de resolución A/70/L.44. Instamos a todos los Estados Miembros no solo a aprobarlo, sino a trasladar sus promesas a la práctica con políticas públicas concretas.

Los accidentes de tráfico matan a alrededor de 1,2 millones de personas cada año. Parémonos a pensar en ello: aproximadamente 1,2 millones de víctimas mortales todos los años. Es decir, por razones tanto previsibles como evitables mueren más personas —año tras año— que los ciudadanos de 40 Estados Miembros de las Naciones Unidas.

Se trata de unas pérdidas que no se distribuyen por igual en todo el mundo. Los países de ingresos medios y bajos son los más afectados. Aunque en ellos se encuentran poco más de la mitad de los vehículos del mundo, es donde se producen el 90% de las muertes por accidentes de tráfico. Si los Objetivos de Desarrollo Sostenible incluyen una meta específica para la seguridad vial mundial entre los objetivos relacionados con la salud es por una buena razón.

Quizás aún más preocupante es la población que se ve afectada de manera desproporcionada. Los accidentes de tráfico son con diferencia la principal causa de muerte en el mundo entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad. La Asamblea General debate con regularidad acerca de las graves amenazas para la vida humana; esta cuestión debe tratarse claramente como una de ellas. Y su precio no solo consiste en la pérdida de vidas, sino también en las consecuencias que tiene para el desarrollo. La Organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que aproximadamente el 3% del producto interno bruto mundial se pierde con las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Llegados a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, podemos señalar algunos progresos. El número de muertes anuales se ha mantenido más o menos constante desde 2007, aunque la población mundial continúa aumentando cerca de un 1,1% cada año, lo que actualmente representa un aumento de alrededor de 80 millones de personas por año. Desde 2010, 79 países han registrado una disminución en el número de muertes en carretera. Sin embargo, al mismo tiempo, en otras 68 naciones se ha producido un aumento de las muertes en carretera. Nadie debería sentirse satisfecho con estos avances. Tenemos que mejorar.

¿Qué más podemos hacer? Muchas de las muertes pueden evitarse con mejoras en la legislación, el trazado de las carreteras, la gestión del tráfico, los equipos de seguridad, los servicios de emergencia y el comportamiento humano. Simplemente utilizando el cinturón

de seguridad, se reducen las lesiones graves y mortales entre un 40% y un 65%. Los conductores, en particular los que conducen bajo los efectos del alcohol o las drogas, con sueño o distraídos, son una parte fundamental de este problema. La amenaza de la distracción es particularmente urgente, ya que en prácticamente ninguno de nuestros países se reconoce lo suficiente el peligro de escribir un mensaje de texto, llamar por teléfono o no prestar plena atención a la carretera mientras se conduce.

La media de tiempo en que un conductor desvía los ojos de la carretera para enviar un mensaje de texto es de cinco segundos. Si el conductor conduce a 90 kilómetros por hora y durante cinco segundos se pone a mirar el teléfono, durante esos cinco segundos recorrerá a ciegas aproximadamente la distancia equivalente a un campo de fútbol. Si reflexionamos sobre lo imprudente que sería cerrar los ojos durante cinco segundos al volante, empezamos a hacernos una idea de lo peligroso que es enviar mensajes de texto mientras se conduce.

En un estudio de 2014, se concluyó que en cualquier momento del día, en los Estados Unidos, más de 587.000 vehículos iban conducidos por alguien que estaba usando un teléfono móvil al mismo tiempo. Las consecuencias son previsiblemente mortíferas. Ese mismo año, 3.179 personas murieron y otras 431.000 resultaron heridas en este país en colisiones producidas a causa de una distracción. Al menos 1 de cada 10 accidentes mortales en ese país, y casi 1 de cada 5 accidentes con heridos, se deben a una distracción.

Como Gobiernos y sociedades, estamos empezando a darnos cuenta de la gravedad de este peligro. Según la OMS, 139 países han aprobado leyes que prohíben el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. Aquí, en los Estados Unidos, hemos organizado dos cumbres nacionales sobre las distracciones en la conducción, hemos prohibido el envío de mensajes de texto y el uso del teléfono móvil a los conductores de vehículos comerciales, hemos alentado a los estados a aprobar leyes estrictas y hemos lanzado numerosas campañas de sensibilización pública acerca de los peligros y los costos humanos de las distracciones al volante. Hemos declarado este mes de abril Mes de Concienciación Nacional sobre la Distracción durante la Conducción, hemos puesto en marcha una nueva campaña de sensibilización pública y hemos adoptado medidas estrictas para velar por el cumplimiento de las normas. Sin embargo, en vista de las trágicas estadísticas, podemos y debemos hacer más.

Hemos aprendido una lección: las personas más convincentes para persuadir a los demás de los peligros

de la distracción al volante suelen ser las víctimas. Quisiera concluir contando brevemente a la Asamblea la historia de una de esas personas.

En 2008, Jacy Good conducía hacia su casa de Lancaster (Pennsylvania) con sus padres después de la ceremonia de graduación de su universidad cuando su vehículo fue embestido de frente por un tráiler. Los padres de Jacy murieron, y ella sufrió lesiones graves. Los médicos le dieron un 10% de probabilidades de sobrevivir la primera noche. El accidente se produjo a causa de un conductor que hablaba distraído por teléfono.

Sin embargo, Jacy, contra todo pronóstico, sobrevivió, y aunque quedó paralizada parcialmente y con algunos problemas cognitivos menores, esta experiencia la convirtió en una influyente defensora que se dedica a educar a la población acerca de los peligros de conducir distraído y de la necesidad de emprender reformas para hacer frente a este problema mortífero. Desde 2011, año en que ella y su esposo Steve fundaron una organización dedicada a esta cuestión, llamada HangUpAndDrive.com, Jacy ha intervenido en casi 600 actos en 32 estados.

El envío de mensajes de texto mientras se conduce provoca muertes en todo el mundo, y afecta de manera desproporcionada a nuestros jóvenes. Debemos ser más conscientes de ello y tratarlo en consecuencia. Si lo hacemos, y si lo hacemos con la energía, la innovación y el compromiso que observamos en personas como Jacy Good, podemos salvar millones de vidas.

Lord Robertson (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*habla en inglés*): Es para mí un gran honor volver a representar al Reino Unido en la Asamblea General en esta sesión sobre seguridad vial mundial. Quisiera dar las gracias al Gobierno del Reino Unido por haberme dado a mí, un político de la oposición, la oportunidad de intervenir hoy en nombre del Gobierno.

El pasado septiembre, en este Salón, los Gobiernos del mundo aprobaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Por primera vez, unos objetivos mundiales de este tipo incluían una meta de seguridad vial, una meta clara e inequívoca de reducir a la mitad las muertes por accidente de tráfico para el año 2020. Muchos de nosotros nos reunimos, en noviembre en el Brasil, en la conferencia de alto nivel sobre seguridad vial para establecer el programa de cumplimiento de esta meta mundial y aprobar la Declaración de Brasilia. Más de 70 ministros y 2.000 representantes participaron en la Conferencia. En mi discurso de clausura dije que la Declaración era un manifiesto para el cambio, y es para mí un gran placer ver que muchos de los cambios que se propusieron

en Brasilia se han incluido en el proyecto de resolución que aprobaremos oficialmente aquí hoy.

El proyecto de resolución pide a todos los gobiernos que demuestren liderazgo y cooperación, y a los donantes que contribuyan para la creación de un nuevo fondo mundial. Plantea un desafío moral directo a todos los fabricantes de coches del mundo para que cumplan las normas de seguridad mínimas establecidas por las Naciones Unidas para 2020. Subraya el número abrumador de muertes de niños y adolescentes y pide a los países que cumplan sus obligaciones contraídas en virtud de la Convención sobre los Derechos del Niño, instituida para proteger a nuestros jóvenes. Reconoce la necesidad de diseñar y gestionar las carreteras y las calles urbanas de forma que sean seguras para todos, pone de manifiesto el vínculo vital existente entre la circulación segura y la protección del medio ambiente y demuestra por qué la seguridad vial debe ser el eje de la nueva agenda urbana que se acordará más adelante este año en la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III).

Es un proyecto de resolución que puede ayudarnos a generar cambios. No obstante, eso será posible únicamente si decidimos juntos traducir las palabras que figuran en sus páginas en medidas concretas en nuestras calles. Debemos hacerlo ahora porque, como dijo el Primer Ministro de Gran Bretaña David Cameron,

“Cada seis segundos, alguien muere o resulta herido gravemente en las carreteras del mundo. Corregir esto debe ser una prioridad urgente para la comunidad internacional.”

El Reino Unido responde a los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En diciembre, el Gobierno publicó una nueva declaración de política sobre seguridad vial, en la que anunciaba la adopción de un enfoque basado en los sistemas de seguridad y explicaba cómo cumpliría el compromiso electoral de reducir el número de muertes causadas por los accidentes de tráfico cada año. La declaración de política del Reino Unido hace referencia al Plan Mundial de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 como marco organizativo. Establece un plan para reducir las muertes mediante la adopción de varias medidas, entre ellas la protección de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito; la represión severa del exceso de velocidad y la conducción en estado de embriaguez, y una implantación más rápida de vehículos más seguros. A fin de mejorar la infraestructura de seguridad, la agencia de autopistas de Inglaterra apunta ahora al cero, con el objetivo de

garantizar que para 2020, el 90% de los desplazamientos por su red estratégica sea por carreteras con una evaluación de seguridad de tres o más estrellas. En solidaridad con el empeño mundial, el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido financia el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial, que ayuda a catalizar una respuesta local en los países de bajos ingresos con altos niveles de mortandad en las carreteras.

Me siento muy orgulloso de que la Fundación Federación Internacional de Automovilismo, el organismo de caridad independiente del Reino Unido que presido, se encuentre a la vanguardia de la campaña y la financiación colaborativa para abordar la epidemia mundial de muertes y lesiones en las carreteras. Nuestra Fundación ha ayudado a establecer y financiar otras dos entidades de caridad, el Programa internacional de evaluación de las carreteras y el Programa mundial de evaluación de los nuevos modelos de automóviles, que actualmente trabajan con docenas de países de todo el mundo para mejorar la seguridad de la infraestructura y de los vehículos. Prestamos un apoyo firme al Enviado Especial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, que habló hoy más temprano, y a sus esfuerzos de alto nivel para garantizar una financiación sin precedentes para la seguridad vial. Nos entusiasma la perspectiva de trabajar con el UNICEF y otros asociados nacionales y mundiales en la aplicación de una nueva iniciativa de salud infantil que busca hacer realidad la visión de que todos los niños puedan llegar sanos y salvos a la escuela.

Hacemos esto porque si queremos alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible debemos ser ambiciosos, y debemos lograrlo. Debemos lograrlo por Lavana, una niña de 14 años que fue atropellada por un camión cuando iba caminando a la escuela en Londres el mismo día en que nos reunimos en Brasilia. Debemos lograrlo por Sammy, que fue atropellado y murió a los 13 años cuando iba caminando a la escuela aquí en Nueva York. Debemos lograrlo también por Maria, una niña de 11 años del Brasil que escribió una composición para un concurso escolar sobre la seguridad vial y ganó un premio. En su composición, María decía,

“Tenemos que tener amor a la vida, a la vida propia y a la vida del prójimo. Creo que si todos los conductores pensarán así, muchos niños tendrían todavía a sus padres y muchos padres tendrían todavía a sus hijos.”

Solo diez meses después de haber escrito estas palabras, María y su padre murieron cuando su motocicleta fue atropellada por un coche.

Podemos, pues, decidir aquí hoy que la pérdida de esas vidas jóvenes significará algo. Podemos decidir aquí hoy que no habrá más pretextos ni postergaciones para aplicar las soluciones que sabemos que pueden funcionar y prevenir más muertes innecesarias. Ahora contamos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, entre los que figura la meta muy ambiciosa de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en los próximos cinco años. Son muchas las vidas que están en juego. No podemos permitirnos fracasar. Así que, aprobemos hoy el proyecto de resolución y luego trabajemos juntos para hacer realidad el cambio que el mundo necesita desesperadamente.

Sr. Belin (Suecia) (*habla en inglés*): Suecia suscribe la declaración que se formuló hoy más temprano en nombre de la Unión Europea.

Suecia aplaude la próxima aprobación de la Asamblea General por consenso del proyecto de resolución A/70/L.44, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, y quisiéramos dar las gracias a la Federación de Rusia por su liderazgo y su labor para facilitarla.

Los daños que causan los accidentes de tráfico son un problema mundial de salud pública que necesita atención mundial, una expresión de la cual es el proyecto de resolución de hoy. Hace 50 años, el número de víctimas mortales de los accidentes de tráfico en Suecia alcanzó unos 17 por cada 100.000 habitantes; desde entonces, ese número se ha reducido a menos de tres por cada 100.000 habitantes. Esa tendencia es uno de los motivos por los que un país como Suecia ha adoptado la Visión Cero y puede considerar seriamente la posibilidad de desarrollar un sistema seguro para todos los usuarios de las vías de tránsito.

El camino que hemos recorrido para llegar hasta donde estamos ahora ha sido largo y sinuoso y nos ha hecho acumular conocimientos y competencia. Algo importante que hemos aprendido de la experiencia es que la labor sistemática y eficaz con respecto a la seguridad vial debe ser holística. Tenemos que tener en cuenta todos los aspectos del sistema, como la infraestructura de las carreteras, el entorno urbano, los límites de velocidad y el diseño de los vehículos, junto con los aspectos relativos a la utilización del sistema, como la velocidad, la bebida y la forma de conducir, al igual que el uso de cinturones de seguridad y cascos. También hemos aprendido que la seguridad vial es compleja y multisectorial. Necesitamos hacer participar a varios actores a nivel local, nacional, regional e internacional, como los gobiernos, el sector privado, los municipios

y las organizaciones no gubernamentales porque todos ellos influyen en las distintas facetas del sistema de transporte por carretera.

Para tomar en consideración todos los componentes del sistema de transporte por carretera y conseguir que todos los actores trabajen en pro de los mismos objetivos, necesitamos tanto una visión a largo plazo de un sistema seguro como metas a corto plazo e indicadores para gestionar los progresos. Sobre la base de su experiencia en este sentido, Suecia apoya plenamente la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y al mismo tiempo quisiéramos subrayar la meta 11.2 y su repercusión en la seguridad vial. Los traumatismos causados por el tránsito son un aspecto importante que hay que tener en cuenta para la sostenibilidad. Las personas necesitan caminar, andar en bicicleta, conducir y utilizar el transporte público. Eso nunca debe entrañar el riesgo de morir o resultar herido de gravedad.

Las mejoras que ha logrado Suecia en materia de seguridad vial no hubieran sido posibles sin la ayuda de la comunidad internacional. Por lo tanto, acogemos con agrado la próxima aprobación del proyecto de resolución A/70/L.44 y la continuación de la colaboración internacional en esta esfera.

Sr. Roet (Israel) (*habla en inglés*): Casi no pude llegar aquí hoy. Mientras conducía para asistir a esta reunión en el terrible tránsito de Nueva York, casi furioso, recordé lo que venía a hacer aquí y cuán tranquilos tenemos que mantenernos en la carretera.

Ante todo, quisiera dar las gracias a la Organización Mundial de la Salud por su liderazgo en relación con esta materia que salva vidas y a la Federación de Rusia por encabezar las negociaciones en torno al proyecto de resolución A/70/L.44.

Israel está comprometido desde hace mucho con la seguridad vial. Es por eso que hacemos uso de la palabra en la reunión sobre esta materia cada año. Esta cuestión ha sido, y sigue siendo, una de nuestras prioridades nacionales.

El año 2015 fue un hito para el desarrollo. Los Estados Miembros suscribieron acuerdos históricos, entre ellos la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (resolución 70/1) y la Agenda de Acción de Addis Abeba. Ahora, en 2016, comenzaremos a aplicar las promesas que les hicimos a las generaciones futuras. En lo que se refiere a la seguridad vial, la Agenda 2030 ha fijado las metas ambiciosas de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en

el mundo de aquí a 2020 y proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030.

Los desafíos que tenemos por delante son abrumadores. El transporte vial es el eje de nuestras sociedades y el sustento de nuestras economías. Sin embargo, cada año mueren 1,25 millones de personas, 50 millones resultan heridas y muchas sufren incapacidades a largo plazo o permanentes a causa de los accidentes de tráfico. Esos accidentes son tragedias para las víctimas y sus familias, pero también tienen graves consecuencias socioeconómicas. Eso es especialmente cierto para los países de bajos ingresos, donde tiene lugar el 90% de los accidentes de carretera fatales que ocurren en el mundo, a pesar de que solo cuentan con el 50% de los vehículos del mundo.

Los accidentes despojan a las familias de su principal sostén económico o las obligan a lidiar con cuidados médicos caros. Cuando eso sucede, las familias se hunden en un ciclo de pobreza paralizadora. Según el Banco Mundial, se calcula que los accidentes de tráfico les cuestan a los gobiernos de los países en desarrollo del 1% al 5% de su producto interno bruto. En consecuencia, al salvar vidas en las carreteras también estamos luchando contra la pobreza e impulsando la prosperidad.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial brinda claridad y esferas de concentración para las autoridades nacionales que buscan mejorar la seguridad vial interna. Eso ayudará a estabilizar, y finalmente reducir, el número previsto de accidentes de tráfico mortales a nivel mundial. Ya se han registrado progresos. Al respecto, cabe mencionar el aumento de las actividades de las organizaciones regionales, como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, orientadas a mejorar la seguridad vial entre sus miembros.

El Sr. Cardi (Italia), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.

Israel ha descubierto que incluso actos aparentemente simples pueden marcar una diferencia. Nuestro Gobierno ha estado trabajando para cambiar la cultura de la conducción en Israel por medio de estrategias y campañas de mercadeo, entre ellas la colocación de carteles publicitarios con la leyenda “¡Piensa en la vida!”. En una campaña anterior se nos recordaba que, en la carretera, no siempre tenemos que demostrar que tenemos razón, sino que debemos elegir actuar con prudencia. La Autoridad Nacional de Seguridad Vial de Israel promueve reglamentos y políticas, prepara programas de

educación para los conductores y mantiene una estrecha relación laboral con otras ramas del Gobierno, así como con organizaciones no gubernamentales (ONG) que se dedican a la seguridad vial.

Esas medidas nos permiten llegar a todos los sectores de la sociedad, incluso a los sectores que históricamente han registrado una tasa de accidentes de tráfico más alta que la población en general. La Autoridad Nacional de Seguridad Vial también alienta el desarrollo de sistemas inteligentes de transporte. Por medio de la integración de las computadoras y las tecnologías de la información en los vehículos y la infraestructura, los sistemas de transporte inteligente permiten a las autoridades del transporte, los proveedores de medios de transporte y los usuarios privados de las vías de tránsito tomar decisiones más fundamentadas, más seguras y más inteligentes. El resultado es una mayor eficiencia en el uso de los recursos y el tiempo, lo que contribuye a la protección del medio ambiente. Un ejemplo de esas tecnologías que salvan vidas es un sistema desarrollado por la compañía israelí Mobileye. Esta empresa innovadora ha creado un sistema avanzado que se basa en la visión y emite advertencias para la prevención y la atenuación de los choques. Esas son algunas de las medidas que hemos adoptado en Israel con miras a la seguridad vial, pero seguiremos promoviendo políticas y alentando la innovación para que nuestras carreteras sean cada vez más seguras.

Las muertes y lesiones causadas por los accidentes de tráfico pueden prevenirse. Los esfuerzos de los gobiernos, las ONG y el sector privado ayudarán a garantizar que logremos los objetivos fijados en el Decenio de Acción y las metas relacionadas con la seguridad vial de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Juntos, podemos hacer que nuestras vías de tránsito sean más seguras y que nuestros pueblos estén a salvo. La tradición judía nos enseña que cuando alguien salva una vida, es como si hubiera salvado al mundo entero. Unámonos para salvar al mundo, una vida a la vez.

Sr. Lamek (Francia) (*habla en francés*): Francia desea hacer llegar su agradecimiento al Presidente por haber convocado esta sesión, así como felicitar a la delegación de la Federación de Rusia por haber preparado y facilitado las negociaciones en torno al proyecto de resolución A/70/L.44, que aprobará hoy la Asamblea General. Deseamos felicitar igualmente al Enviado Especial del Secretario General, Sr. Jean Todt, por su labor al servicio de la seguridad vial.

Nos asociamos a la declaración pronunciada en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros.

Con más de 2 muertes y 100 lesionados por segundo en el mundo entero debido a los accidentes de tráfico, muchas de cuyas víctimas son niños y jóvenes, es urgente actuar y aplicar las diez medidas básicas que recomienda la Organización Mundial de la Salud a fin de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por los accidentes de tráfico de aquí a 2020, como prometimos colectivamente en setiembre de 2015 en este mismo Salón (véase A/70/PV.4).

Desde el inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la estabilidad relativa de las estadísticas, en el contexto del crecimiento mundial de la población y de los vehículos, permite esperar que se hayan salvado vidas y ello especialmente gracias a la adopción por 17 países adicionales de leyes que limitan los factores de riesgo de accidentes de tráfico, como la prohibición de conducir en estado de ebriedad y la obligación de usar cascos. Debemos, pues, seguir por ese camino.

No dejar a nadie rezagado es para Francia una decisión firme para salvar 2.000 vidas adicionales en las carreteras. El pasado nos muestra que ese resultado está a nuestro alcance. Durante el decenio 2001 a 2010, Francia pasó de un poco más de 8.000 muertes en 2001 a menos de 4.000 en 2010, para llegar en 2014 a 3.384. No habríamos podido alcanzar ese resultado si no se hubiera manifestado, en 2002, la voluntad política al más alto nivel. Ese compromiso ha dado fruto y no se ha debilitado con el transcurso de los años.

El seguimiento atento de las estadísticas debe permitirnos adaptar nuestros actos. En respuesta al repunte del número de accidentes fatales de 2014 a 2015, el Gobierno de Francia ha puesto en práctica un plan de urgencia de 26 medidas, entre las cuales figuran la lucha contra los peligros de utilizar el teléfono mientras se conduce, el alcohol al volante para los conductores principiantes, y el exceso de velocidad mediante el uso de un nuevo tipo de radares, el radar autónomo, que da mejores resultados.

No dejar a nadie rezagado significa igualmente atacar este flagelo en las regiones donde los accidentes de tráfico representan una carga desproporcionada. Los países en desarrollo sufren aproximadamente el 90% de la totalidad de las muertes en el mundo, mientras que África debe hacer frente a una tasa de mortalidad en sus vías de tránsito de aproximadamente el triple que la registrada en Europa. Por ello, Francia se ha comprometido resueltamente, a partir de 2009, a aplicar el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, como lo demuestra la conmemoración, cada año desde 2010, de un

día francófono de la seguridad vial. Francia ha reforzado asimismo sus vínculos bilaterales con países como Argelia, el Senegal y el Líbano por medio de convenios que permiten favorecer el intercambio de buenas prácticas.

El tercer informe del Secretario General (A/70/386) desde el comienzo de Decenio de Acción para la Seguridad Vial ilustra la multitud de medidas adoptadas. Por consiguiente, quisiera saludar el compromiso de todos los actores que participan en esta lucha, la Organización Mundial de la Salud, la Comisión Económica para Europa y todo el sistema de las Naciones Unidas, que, en colaboración con los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales y el conjunto de la sociedad civil, llevan a cabo una labor considerable.

Al igual que en Brasilia, Francia seguirá desempeñando el papel que le corresponde en esta movilización al servicio de todos, y en particular de los más vulnerables, para que nadie quede rezagado. Estas sinergias producirán, estoy seguro, progresos significativos, salvando así a millones de vidas en nuestro planeta.

Sra. Girón Tomás (España): Agradecemos este proyecto de resolución (A/70/L.44) sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Es un ejemplo de excelente trabajo internacional, sumando esfuerzos de todos los gobiernos y actores públicos y privados para reducir la siniestralidad en la circulación vial.

España, cumpliendo con los estándares internacionales y el esfuerzo nacional público y privado, ha mejorado la seguridad vial sensiblemente, con un descenso acumulado desde 1989 hasta 2014 de muertos en accidentes de circulación vial que se cifra en un 82%. En nuestra experiencia, mejorar la seguridad vial es totalmente posible a través de estrategias políticas viales definidas y concentradas en los cinco factores de riesgo de la seguridad vial aceptados comúnmente en el ámbito internacional, ayudándonos, lógicamente, con las ventajas tecnológicas, pero sobre todo colaborando internacionalmente entre todos los países a través de las organizaciones internacionales a nivel global y a nivel regional. España cuenta con buena experiencia, y es buena muestra de ello el trabajo colaborativo que tenemos con nuestros colegas latinoamericanos, a los que siempre les estaremos muy agradecidos por depositar su confianza en nuestro trabajo en común.

Finalmente, queríamos también agradecer al Enviado Especial para la Seguridad Vial por la magnífica labor de liderazgo y de apoyo a todas las iniciativas que en materia de seguridad vial vienen desarrollándose a nivel global en los últimos tiempos. Sobre todo,

mirando qué nos depara el futuro, no será otra circunstancia más que la absoluta mejora de la seguridad vial a nivel global entre todos los actores públicos y privados. Al fin y al cabo, todos somos ciudadanos.

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

Sr. Watson (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): Quisiera dar las gracias al Presidente por la oportunidad de formular una breve declaración en nombre de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR).

La FICR reconoció por primera vez la seguridad vial como una crisis humanitaria en su *Informe mundial sobre desastres 1998*. Desde entonces, ha trabajado junto con sus Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja para aplicar una serie de medidas orientadas a mejorar la seguridad vial en el mundo. Por ejemplo, se reconocen ampliamente los servicios de primeros auxilios y de capacitación que brindan nuestras sociedades nacionales. Además, muchas de ellas colaboran activamente con sus autoridades para elaborar, sobre la base de pruebas, leyes y políticas de seguridad vial, así como iniciativas de seguridad vial sobre el terreno. Esos esfuerzos cuentan con el apoyo de nuestro programa Asociación para la Seguridad Vial Mundial, cuya función es forjar alianzas con los gobiernos, el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil a fin de mejorar la seguridad vial, en particular en los países de ingresos bajos y medianos, donde la necesidad es más apremiante.

Nos encontramos ahora a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, y se han logrado progresos considerables hacia la solución de esta crisis provocada por el ser humano. Al respecto, la FICR quisiera felicitar a todos los que contribuyeron al establecimiento del Decenio de Acción y han trabajado incansablemente en pos de sus objetivos. Más recientemente, la inclusión de metas verdaderamente ambiciosas sobre seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, el nombramiento por el Secretario General de un Enviado Especial para la Seguridad Vial y la organización de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, en el Brasil, han proporcionado el impulso político tan necesario para galvanizar la acción mundial. No obstante, aún queda mucho por hacer, y las políticas ahora deben llevarse a la práctica.

Si bien los últimos datos de la Organización Mundial de la Salud sugieren que el número de víctimas mortales de los accidentes de tráfico se ha estabilizado en 1,25 millones por año, los costos humanos y económicos de los choques en las carreteras siguen siendo descomunales. Desde el punto de vista humanitario, el riesgo de morir o resultar lesionado en las carreteras es una realidad cotidiana en muchas comunidades en el mundo entero. Por ejemplo, hay ciudades y pueblos donde los vehículos circulan hasta a 100 kilómetros por hora alrededor de las escuelas porque la policía caminera no tiene la autoridad o los recursos para impedirlo. Hay también ciudades y pueblos donde los motoristas accidentados no reciben ninguna asistencia debido a la falta de protección jurídica para los buenos samaritanos en su país, y donde los adultos y niños que caen de motocicletas sufren traumatismos de cráneo que pueden cambiarles la vida porque no es obligatorio usar cascos o solo tienen acceso a cascos de mala calidad que ofrecen poca protección. Hechos como esos suceden todos los días, y están sucediendo en estos precisos momentos en el mundo entero. La realidad es que, si uno es pobre o vive en un país que se motoriza rápidamente, es probable que experimente accidentes de tráfico de primera mano.

Tenemos que realizar cambios a nivel local, nacional y mundial si queremos alcanzar nuestras metas ambiciosas relativas a la seguridad vial. Reviste una importancia especial la necesidad de establecer asociaciones sólidas multisectoriales y de múltiples interesados. En ese sentido, nos complace el proyecto de resolución A/70/L.44, que señala medidas claras para los Estados Miembros, los organismos de las Naciones Unidas y otros actores pertinentes. Respaldamos especialmente la exhortación a los gobiernos a adoptar y aplicar políticas firmes de seguridad vial que se ajusten a las circunstancias locales y se basen en las pruebas. Para maximizar su eficacia, esas políticas deben aplicarse de manera coherente y uniforme y contar con recursos suficientes. En términos más amplios, es preciso dedicar más atención, voluntad política y recursos a la seguridad vial.

Por su parte, la FICR seguirá trabajando con todos sus Estados miembros y las organizaciones pertinentes hacer realidad los objetivos del proyecto de resolución. Alcanzar las metas ambiciosas relativas a la seguridad vial no solo beneficiará a la sociedad en su conjunto, sino que ayudará en particular a los más pobres y vulnerables de entre nosotros, garantizando que nadie quede al margen.

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

La Asamblea General tomará ahora una decisión con respecto al proyecto de resolución A/70/L.44, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Tiene la palabra el representante de la Secretaría.

Sr. Botnaru (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): Quisiera anunciar que, desde la presentación del proyecto de resolución, además de las delegaciones que figuran en el documento, los países siguientes han pasado a ser también patrocinadores del proyecto de resolución A/70/L.44: Andorra, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Camerún, Canadá, Chipre, la República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Guyana, Hungría, Islandia, India, Japón, Líbano, Luxemburgo, Mónaco, Montenegro, Marruecos, los Países Bajos, Nicaragua, Polonia, Portugal, Qatar, San Marino, Serbia, Eslovenia, España, Suecia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Turkmenistán, los Emiratos Árabes Unidos, los Estados Unidos de América y Uruguay.

El Presidente interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea desea aprobar el proyecto de resolución A/70/L.44?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/70/L.44 (resolución 70/260).

El Presidente interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea concluir su examen del tema 13 del programa?

Así queda acordado.

Tema 23 del programa (*continuación*)

Grupos de países en situaciones especiales

a) Seguimiento de la Cuarta Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados

Proyecto de resolución (A/70/L.45)

El Presidente interino (*habla en inglés*): La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/70/L.45, titulado “Modalidades del Examen Amplio de Alto Nivel de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Estambul en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2011-2020”.

¿Puedo considerar que la Asamblea desea aprobar el proyecto de resolución A/70/L.45?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/70/L.45 (resolución 70/261).

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la representante de Tailandia, que desea formular una declaración en explicación de posición sobre la resolución que acaba de ser aprobada. Me permito recordar a las delegaciones que las explicaciones de posición se limitarán a diez minutos y las delegaciones deberán formularlas desde sus asientos.

Sra. Chartsuwan (Tailandia) (*habla en inglés*): Tengo el honor de formular esta declaración en nombre del Grupo de los 77 y China. Para comenzar, permítaseme expresar el agradecimiento del Grupo de los 77 y China para con los facilitadores principales por su orientación constructiva, sus incesantes esfuerzos y su paciencia a toda prueba durante las negociaciones sobre la importantísima resolución 70/261.

Asimismo, el Grupo desea agradecer a las delegaciones su participación constructiva y la flexibilidad demostrada durante la negociación de la resolución. Considerando que 47 de los 48 países que figuran oficialmente como países menos adelantados son miembros del Grupo de los 77, no podemos sino subrayar la importancia que reviste para el Grupo el Examen Amplio de Alto Nivel de Mitad de Período de la Ejecución del Programa de Acción de Estambul en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2011-2020. Es fundamental que el

venidero Examen de Mitad de Período sea de carácter inclusivo, y no solo en lo que respecta a la participación de todos los Estados, sino también en cuanto a la participación activa y constructiva de las partes interesadas. De esa manera podremos determinar el camino futuro de una auténtica asociación que permita a los países menos adelantados superar su estatus como tales. En nuestra opinión, la adopción de estas modalidades es solo el comienzo del proceso encaminado a garantizar que en el Examen de Mitad de Período queden recogidos los compromisos que adquirimos en 2015 a fin de obtener un resultado real que aporte los elementos fundamentales que han de facilitar que los países menos adelantados cumplan con éxito esos compromisos.

El Grupo de los 77 y China espera con interés colaborar de manera activa, constructiva y sustantiva con los cofacilitadores y con todos los Miembros y Estados observadores en las deliberaciones y la negociación sobre el proyecto de documento final del Examen de Mitad de Período con miras a la Conferencia que debe tener lugar a finales de mayo.

El Presidente interino (*habla en inglés*): La Asamblea General ha concluido así esta etapa del examen del subtema a) del tema 23 del programa.

Se levanta la sesión a las 11.25 horas.