

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2015/IG.3/5(Part IV)  
30 October 2015  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل  
الدورة السادسة عشرة  
القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015  
البند 6 (د) من جدول الأعمال المؤقت

## سلامة المرور على الطرق

### إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق

#### موجز

تتناول الإسكوا في هذه الوثيقة مسودة إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق، المتوقع صدوره عن المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق: حان الوقت لتحقيق النتائج، المنعقد في برازيليا، يومي 18 و19 تشرين الثاني/نوفمبر 2015. ويأتي المؤتمر والإعلان الذي سيصدر عنه في سياق تنفيذ عدد من قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وآخرها القرار 269/68 المؤرخ 10 نيسان/أبريل 2014. وكانت الجمعية العامة قد أعلنت في قرارها 255/64 المؤرخ 2 آذار/مارس 2010، العقد الممتد بين عامي 2011 و2020 عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وذلك بهدف تثبيت عدد الوفيات الناتجة عن حوادث السير بحلول عام 2020 ثم تقليص هذا العدد.

وفي هذا السياق، أعدت الأمانة التنفيذية للإسكوا هذه الوثيقة التي تتضمن عرضاً للتوصيات الواردة في مسودة إعلان برازيليا وتعليقها على كل منها، لعرضها على ممثلي وخبراء الدول الأعضاء المشاركين في الدورة السادسة عشرة للجنة النقل، وذلك بهدف تسهيل اتخاذ التوصيات اللازمة بشأن سلامة المرور على الطرق في المنطقة العربية، عملاً بإعلان برازيليا.

وستقوم الأمانة التنفيذية بإطلاع الدول الأعضاء على نص الإعلان بصيغته النهائية التي تصدر رسمياً قبل انعقاد الدورة السادسة عشرة للجنة النقل ببضعة أيام.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	4-1	..... مقدمة
		<u>الفصل</u>
4	7-5	..... أولاً- إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق: معلومات أساسية
4	8	..... ثانياً- توصيات مسودة إعلان برازيليا وتعليقات الأمانة التنفيذية على كل منها
11		..... المرفق-مسودة إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق

## مقدمة

1- يشكل موضوع سلامة المرور على الطرق إحدى الأولويات الرئيسية في معظم بلدان العالم. وتزداد أهمية هذا الموضوع نتيجة لزيادة الخسائر البشرية والإصابات الخطيرة وحالات الإعاقة الناتجة من صدمات المرور. وقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة منذ عام 2003 عدداً من القرارات الهادفة إلى تحقيق سلامة المرور على الطرق في العالم، ومنها القرار 255/64 المؤرخ 2 آذار/مارس 2010 الذي أعلنت فيه العقد الممتد بين عامي 2011 و2020 عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، بناء على توصية صادرة عن المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق: حان وقت العمل (موسكو، 19-20 تشرين الثاني/نوفمبر 2009)، وذلك بهدف تثبيت عدد الوفيات الناتجة عن حوادث السير بحلول عام 2020 ثم تقليص هذا العدد. وفي قرارها 269/68 المؤرخ 10 نيسان/أبريل 2014 بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، دعت الجمعية العامة "الدول الأعضاء التي لم تعالج بعد موضوع السلامة على الطرق بصورة شاملة إلى القيام بذلك،...". كما طلبت "إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، بالتعاون مع سائر الشركاء في آلية الأمم المتحدة للتعاون من أجل السلامة على الطرق والجهات المعنية الأخرى، مواصلة الأنشطة الرامية إلى دعم تنفيذ أهداف عقد العمل". كذلك، رحب القرار 269/68 بـ "عرض حكومة البرازيل استضافة المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق الذي يعقد في عام 2015 ويشارك فيه وفود من الوزراء وممثلي القطاعات المعنية بشؤون النقل والصحة والتعليم والسلامة وما يتصل بها من مسائل إنفاذ قانون المرور، لاستعراض التقدم المحرز في تنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق وتحقيق هدف عقد العمل، وإتاحة فرصة للدول الأعضاء لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات".

2- وكانت الإسكوا قد أدرجت موضوع سلامة المرور على الطرق ضمن مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام) الذي وضعته في عام 1999 وتتابع تنفيذه مع الدول الأعضاء. وهي تعمل منذ عام 2006 على متابعة التوصيات الدولية بشأن سلامة المرور على الطرق، فأصدرت عدداً من القرارات والتوصيات بهذا الشأن، ومنها القرار 279 (د-24) الصادر عن دورتها الوزارية الرابعة والعشرين في عام 2006، حول تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي، ومنها سلامة المرور على الطرق؛ ثم التوصيات الصادرة عن اجتماعات لجنة النقل في الإسكوا بشكل دوري، والمتصلة خصوصاً بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 الذي أطلق صباح اليوم الأول من الدورة الثانية عشرة للجنة النقل (بيروت، 17-19 أيار/مايو 2011).

3- كذلك، نظمت الإسكوا، بالتعاون مع جامعة القديس يوسف في بيروت وبرنامج الشراكة العالمية للسلامة المرورية، ورشة عمل إقليمية حول سلامة المرور على الطرق (بيت الأمم المتحدة، بيروت، 27-29 أيار/مايو 2015)، وذلك في إطار أنشطتها الخاصة بأسبوع الأمم المتحدة العالمي الثالث حول السلامة على الطرق في المنطقة العربية. وخلصت الإسكوا في هذه الورشة إلى مجموعة من التوصيات تضمنت دعوة الدول الأعضاء إلى المشاركة الفعالة بوفود متعددة القطاعات في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق الذي ينعقد في برازيليا يومي 18 و19 تشرين الثاني/نوفمبر 2015، وإلى التعاون والتنسيق فيما بينها وبمساعدة الإسكوا والمكتب الإقليمي لشرق المتوسط لمنظمة الصحة العالمية من أجل الوصول إلى موقف موحد من إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق، المتوقع صدوره عن المؤتمر.

4- ومسودة إعلان برازيليا، بالنسخة المؤرخة 4 أيلول/سبتمبر 2015، هي المسودة الرابعة للإعلان. وقد تمّ التوصل إليها بعد عدة جولات من المفاوضات والتداولات بين حكومة البرازيل، ومنظمة الصحة العالمية،

وشركائهما في إطار الشراكة العالمية من أجل السلامة على الطرق. وتتضمن هذه الشراكة عدداً من هيئات الأمم المتحدة العاملة في المنطقة؛ ومجموعة أصدقاء عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، بما في ذلك منظمات مختصة بالسلامة المرورية وهيئات المجتمع المدني وغيرها؛ بالإضافة إلى الدول التي لها بعثات دائمة لدى مكتب الأمم المتحدة في جنيف.

### أولاً- إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق: معلومات أساسية

5- وضعت حكومة البرازيل بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية المسودة صفر للإعلان وتم العمل على صياغتها خلال الفترة من تشرين الثاني/نوفمبر 2014 إلى آذار/مارس 2015. بعد ذلك، تم بثها على نافذة إلكترونية خاصة على الصفحة الإلكترونية لمنظمة الصحة العالمية للمناقشة وإبداء الرأي إلكترونياً خلال الفترة من 2 نيسان/أبريل إلى 2 أيار/مايو 2015<sup>(1)</sup>.

6- وبعد إدخال التعديلات المقترحة، تم بث المسودة الأولى في 1 حزيران/يونيو 2015 بهدف جولة جديدة من المفاوضات والمناقشة الإلكترونية<sup>(2)</sup> والتي أنتجت مسودة معدلة<sup>(3)</sup> متفق عليها إلى حد ما وتم طرحها مجدداً في اجتماع حضره ممثلو الدول وممثلون عن منظمات الأمم المتحدة الإقليمية يومي 3 و4 أيلول/سبتمبر 2015.

7- وخرج ذلك الاجتماع بمسودة منقحة للإعلان وهي المسودة التي سينظر فيها ممثلو الدول المشاركة في المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق في برازيليا. ويرد نص الإعلان بالصيغة التي ستعرض على المؤتمر في مرفق هذه الوثيقة<sup>(4)</sup>. وتستعرض هذه الوثيقة التوصيات الواردة في إعلان برازيليا وتعليقات الأمانة التنفيذية للإسكوا على كل منها.

### ثانياً- توصيات مسودة إعلان برازيليا وتعليقات الأمانة التنفيذية على كل منها

8- ترد في الفقرات التالية التوصيات الواردة في مسودة إعلان برازيليا، وقد أرفق كل منها بتعليق الأمانة التنفيذية عليه لعرضها على ممثلي وخبراء الدول الأعضاء المشاركين في الدورة السادسة عشرة للجنة النقل، وذلك بهدف تسهيل اتخاذ التوصيات اللازمة بشأن سلامة المرور على الطرق في المنطقة العربية، عملاً بإعلان برازيليا.

**الفقرة 1.** تشجيع الدول على أن تعزز الوكالات الممولة الرائدة وآليات التنسيق المعنية على الصعيدين الوطني ودون الوطني، إن هي لم تكن قد فعلت ذلك بعد، وأن تعزز التعاون بين الحكومات، بما في ذلك الهيئات البرلمانية والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص والمؤسسات الخيرية، في هذا الصدد؛

(1) [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Brasilia\\_Declaration\\_consultation/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration_consultation/en/)

(2) [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/First\\_draft\\_Brasilia\\_Declaration\\_5\\_June\\_2015.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/First_draft_Brasilia_Declaration_5_June_2015.pdf?ua=1)

(3) [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/Brasilia\\_Declaration\\_Version\\_2.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration_Version_2.pdf?ua=1)

(4) تمت صياغة النص الأصلي للمسودة المتفق عليها باللغة الإنكليزية. وقد تولى ترجمتها إلى العربية قسم الترجمة في منظمة الصحة العالمية - مكتب الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، القاهرة.

**التعليق:** تتوافق هذه التوصية مع توصيات لجنة النقل للأمانة التنفيذية للإسكوا في دوراتها السنوية، والرامية إلى دعم الدول الأعضاء في تشكيل هيئات وطنية قيادية تضم كافة الجهات المعنية بموضوع السلامة المرورية. وفي هذا الإطار، أعدت الإسكوا مقترح دليل لإنشاء هذه الهيئات القيادية وآليات التنسيق المرتبطة بها، بما في ذلك المجالس واللجان المختصة.

**الفقرة 2.** تشجيع المجتمع المدني، والأوساط الأكاديمية، والقطاع الخاص، والمؤسسات الخيرية، على تعزيز التزامها بالإسراع بتنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020؛

**التعليق:** تكمن أهمية هذه التوصية بتوجيهها إلى الشركاء غير الحكوميين، ودعوتهم إلى التعاون مع الجهات الرسمية ودعمها في جهودها لتنفيذ الخطة.

**الفقرة 3.** دعوة الدول التي لم تضاعف بعد جهودها من أجل وضع خطط وطنية بشأن السلامة على الطرق وتنفيذها، إلى أن تقوم بذلك، وأن تعتمد في التشريعات الشاملة وتنفيذها إعمالاً للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، في سبيل بلوغ الغاية المتمثلة في زيادة النسبة المئوية للبلدان التي تحظى بتشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة الأمان، ووسائل تقييد الأطفال والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول، والسرعة، من 15 إلى 50 في المائة من البلدان، بحلول عام 2020، على النحو المتفق عليه في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 255/64 لعام 2010؛

**التعليق:** قام عدد من الدول الأعضاء في الإسكوا بوضع خطة وطنية لتحسين السلامة على الطرق، عملاً ببنود الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق. والمطلوب من الدول التي لم تقم بذلك الإسراع في إعداد الخطة المطلوبة والبدء بتنفيذها.

**الفقرة 4.** تحديد عوامل الخطر الأخرى التي تؤدي إلى عدم التركيز أثناء القيادة ونقص القدرة على القيادة، مثل الحالات الطبية والأدوية التي تؤثر على القيادة المأمونة، والإجهاد، واستخدام المخدرات والمؤثرات العقلية والمواد النفسانية التأثير، وبيئة الطرق، والعوامل البصرية التي تؤدي إلى صرف الانتباه، والهواتف المحمولة ووسائل الأجهزة الإلكترونية وأجهزة كتابة النصوص، واعتماد التشريعات الفعالة والمسندة بالبيانات، حسب الاقتضاء؛

**التعليق:** تكتسب هذه التوصية أهمية خاصة بفعل تزايد أعداد ضحايا صدمات المرور من الأشخاص المصابين بأمراض نفسية؛ وبالتالي خطر تأثير العقاقير التي يتناولونها على بصرهم وتوازنهم. كما أن هذه التوصية هامة جداً بفعل تزايد أعداد من يستخدمون الهواتف المحمولة ويرسلون النصوص الخطية أثناء القيادة.

**الفقرة 5.** تعزيز استراتيجيات حفظ الأمن على الطرق وتدابير إنفاذ قوانين المرور بغية الحد من حوادث المرور، بطرق من بينها تعزيز التكامل بين الوكالات المعنية بإنفاذ قوانين المرور الخاصة بضبط الأمن وتفقد حركة المرور، وجمع البيانات عن البنى التحتية للطرق وعن حوادث المرور؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 6.** تحسين جودة عملية جمع البيانات المنهجية والتمكاملة عن وقوع حوادث المرور، بما في ذلك المعلومات الواردة من مختلف المصادر، وعن الوفيات والمرضاة والعجز، التي تشتمل على بيانات مصنفة؛ ومن أجل معالجة المسائل المتعلقة بمدى إمكانية الاعتماد على البيانات والتبليغ غير الكافي، ينبغي إجراء جمع البيانات بمعرفة السلطات المختصة، بما في ذلك شرطة المرور والخدمات الصحية، بما يتماشى مع المعايير والتعاريف الدولية؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 7.** دعوة منظمة الصحة العالمية إلى مواصلة توحيد التعاريف والمؤشرات وممارسات التبليغ، بما في ذلك ما يتعلق منها بالوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، وعوامل الخطر، من أجل إنتاج معلومات قابلة للمقارنة؛ والاستفادة من أفضل الممارسات الحالية في هذا المجال؛

**التعليق:** المطلوب معالجة تباين المعلومات في ما بين المصادر المختلفة، وتقديم صورة وافية عن أوضاع السلامة المرورية من أجل ضمان فعالية الجهود المبذولة لتعزيز السلامة على الطرق.

**الفقرة 8.** تشجيع البحث وتبادل النتائج من أجل دعم التُّهَج المسندة بالبيانات للوقاية من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور وتخفيف عواقبها؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 9.** تشجيع الدول على اعتماد التكنولوجيات الجديدة في إدارة المرور ونظم النقل الذكية من أجل الحد من مخاطر حوادث المرور وتحقيق أكبر قدر من فعالية الاستجابة؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية؛ وقد تعمد المجموعة العربية إلى طلب المساعدات المالية والفنية لتنفيذها.

**الفقرة 10.** تشجيع الدول على النظر في أن تنضم إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية بشأن السلامة على الطرق أو تصادق عليها، إن هي لم تكن فعلت ذلك بعد، وعلى المشاركة في أنشطة مننديات الأمم المتحدة المتخصصة المعنية بالنقل؛

**التعليق:** من شأن هذه التوصية تحفيز الدول على المشاركة بشكل أكبر وأكثر فاعلية في المبادرات الدولية الهادفة إلى تحسين السلامة على الطرق.

**الفقرة 11.** تعزيز وسائل النقل السليمة بيئياً، والمأمونة، والمتاحة بسهولة، والميسورة التكلفة، ولا سيما وسائل النقل العام ووسائل النقل غير الآلية، وتكامل الوسائل المتعددة على نحو مأمون، كوسيلة لتحسين السلامة على الطرق، وتحقيق المساواة الاجتماعية، والصحة العمومية، والتخطيط الحضري، بما في ذلك قدرة المدن على التكيف والربط بين المناطق الحضرية والريفية، وفي هذا الصدد، مراعاة السلامة على الطرق والتنقل كجزء من الجهود المبذولة من أجل تحقيق التنمية المستدامة؛

**التعليق:** يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدول. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة في هذه التوصية.

**الفقرة 12.** اعتماد السياسات والتدابير وتطبيقها وإنفاذها من أجل العمل بنشاط على حماية وتعزيز سلامة المشاة والتنقل بواسطة الدراجات، مثل توفير ممرات المشاة والحارات و/أو المسارات المخصصة للدراجات، والإضاءة الكافية، وأجهزة التصوير الآلي لرصد السرعة، ولافتات وعلامات الطرق، في سبيل تحسين السلامة على الطرق والحصائل الصحية الأوسع نطاقاً، ولا سيما الوقاية من الإصابات والأمراض غير السارية؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 13.** فرض حدود السرعة المناسبة والمأمونة وإنفاذها، ودعمها بتدابير السلامة الملائمة مثل علامات الطرق، وأجهزة التصوير الآلي لرصد السرعة، وغيرها من آليات تقييد السرعة، ولا سيما حول المدارس وفي المناطق السكنية، لضمان سلامة جميع مستخدمي الطرق؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 14.** تشجيع الجهود المبذولة لضمان سلامة جميع مستخدمي الطرق وحمايتهم بتوفير البنى التحتية اللازمة لتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما في الطرق الأشد خطورة التي ترتفع فيها معدلات الحوادث، فيما يتعلق بطرق النقل الآلية وغير الآلية، بواسطة مزيج من التخطيط الملائم للطرق وتقييم مأمونيتها، وتصميمها وبنائها وصيانتها، مع أخذ جغرافية البلد في الاعتبار؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 15.** تشجيع مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة، على إيلاء الاهتمام الكافي للسلامة على الطرق وإتاحة وسائل النقل العام ووسائل النقل غير المزودة بمحركات المأمونة في "الخطة الحضرية الجديدة المستقبلية"، مع مراعاة أن معظم الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تقع في المناطق الحضرية؛

**التعليق:** من شأن تنفيذ هذه التوصية تسليط الضوء على أهمية موضوع السلامة على الطرق في كافة المحافل الدولية، وحفز التعاطي معه من كافة الجوانب البشرية والاقتصادية والتنموية.

**الفقرة 16.** حث الدول على تعزيز سياسات السلامة على الطرق وتكييفها وتنفيذها، من أجل حماية الأفراد السريعي التأثر من بين مستخدمي الطرق، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، بما يتماشى مع صكوك الأمم المتحدة القانونية بما في ذلك اتفاقية حقوق الطفل واتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة؛

**التعليق:** يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدول. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

**الفقرة 17.** اتخاذ تدابير ملائمة تكفل إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة وسائر المستخدمين الذين يعانون من صعوبة الحركة، على قدم المساواة مع غيرهم، إلى البيئة المادية للطرق والأماكن المحيطة بها وإلى وسائل النقل، في المناطق الحضرية والريفية سواءً بسواء؛

**التعليق:** يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدول. وقد تطلب المجموعة العربية دعماً مالياً وفنياً لتحقيق الأهداف الواردة فيها.

-8-

**الفقرة 18.** الدمج الكامل لمنظور المساواة بين الجنسين في جميع عمليات رسم السياسات وتنفيذ السياسات التي تتعلق بالتنقل والسلامة على الطرق، ولا سيما في الطرق والأماكن المحيطة بها ووسائل النقل العام؛

**التعليق:** المطلوب شرح هذه التوصية للتأكد من أنها تأخذ في الاعتبار خصوصيات الدول المعنية.

**الفقرة 19.** تشجيع الدول على وضع وتنفيذ تشريعات وسياسات شاملة بشأن الدراجات البخارية، بما في ذلك التدريب وإصدار رخص القيادة وتسجيل المركبات، وظروف العمل، واستخدام راكبي الدراجات البخارية للحوادث ومعدات الحماية الشخصية، نظراً لارتفاع عدد الوفيات والإصابات المرتبطة بالدراجات البخارية وزيادتها في العالم على نحو غير متناسب، ولا سيما في البلدان النامية؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 20.** تعزيز اعتماد السياسات والتدابير لتطبيق ضوابط الأمم المتحدة بشأن أمان المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية لضمان وفاء جميع المركبات الآلية بالحد الأدنى من الضوابط المنطبقة لحماية الركاب وسائر مستخدمي الطرق، بنزويد المركبات على نحو معياري بأحزمة الأمان ووسائل الهواء، ونظم السلامة الفاعلة مثل نظام منع انغلاق المكابح ونظام التحكم الإلكتروني في الثبات؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 21.** تشجيع العمل الوطني والتعاون الدولي على ضمان معالجة المسائل الخاصة بالسلامة على الطرق ونوعية الهواء والتخلص من المركبات الخاصة بنقل الأفراد والنقل العام، فيما يتعلق بالمركبات المستعملة؛

**التعليق:** يعتمد تنفيذ هذه التوصية على إمكانيات الدول المالية والبشرية، وقد تحتاج المجموعة العربية إلى دعم مالي وفني لتنفيذها.

**الفقرة 22.** رسم السياسات العامة الرامية إلى الحد من حوادث الطرق المرتبطة بالعمل، بمشاركة الموظفين والعمال، من أجل إنفاذ المعايير الدولية الخاصة بالسلامة والصحة في العمل، والسلامة على الطرق، وبحالة الطرق والمركبات الملائمة، مع إيلاء عناية خاصة بالمسائل المتعلقة بظروف العمل الخاصة بالمهنيين من السائقين؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 23.** زيادة الوعي بشأن عوامل الخطر التي تهدد السلامة على الطرق وتدابير الحماية والوقاية، وتنفيذ أصحاب المصلحة المتعددين لأعمال الدعوة وحملات التسويق الاجتماعي التي تركز على أهمية الصلة المتبادلة بين السلامة على الطرق وأنماط المعيشة الصحية؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.



**الفقرة 24.** وضع برامج تثقيفية وتدريبية شاملة تضم الجميع وتستند إلى البيّنات، وتطبيقها على أساس التعلم والاختبار المستمرين طوال الحياة، من أجل تحفيز جميع مستخدمي الطرق على اتباع سلوكيات مسؤولة بغية إيجاد بيئة آمنة على الطرق وبين المجتمعات ونشر الوعي بشأن عوامل الخطر؛

**التعليق:** يعتمد تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية والبشرية للدول.

**الفقرة 25.** تعزيز خدمات الرعاية الصحية المقدمة في المرحلة السابقة لدخول المستشفى بما في ذلك الخدمات الصحية الطارئة والتدابير الفورية المتخذة في أعقاب الحوادث، والمبادئ التوجيهية بشأن رعاية الرضخ للمستشفيات والخدمات المقدمة خارج المستشفيات، وخدمات التأهيل، عن طريق تنفيذ التشريعات الملزمة وبناء القدرات وتحسين الوصول إلى الرعاية الصحية المتكاملة في الوقت المناسب، ومطالبة منظمة الصحة العالمية بدعم الدول الأعضاء في مساعيهم الوطنية؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 26.** تقديم الخدمات المبكرة للتأهيل وإعادة الدمج الاجتماعي، بما في ذلك في مجال العمل، إلى المصابين والأشخاص ذوي الإعاقة الناجمة عن حوادث المرور، وتقديم الدعم الشامل إلى ضحايا حوادث المرور وأسراهم؛

**التعليق:** المطلوب إدراج هذه التوصية ضمن الخطط الوطنية الشاملة المعنية بالسلامة المرورية.

**الفقرة 27.** دعوة الحكومات والوكالات المعنية بالسلامة على الطرق إلى استكمال وتحسين أنشطتها في مجال التعاون الدولي من أجل تبادل أفضل الممارسات والعبر المستخلصة، ونقل المعارف، وتعزيز إتاحة التكنولوجيات المبتكرة والمستدامة، وبناء القدرات، إعمالاً للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وخطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

**التعليق:** تتعلق قدرة الدول على تنفيذ هذه التوصية بالفرص المتاحة لها من الخبرات الدولية في مجال السلامة على الطرق.

**الفقرة 28.** دعوة جميع أصحاب المصلحة المعنيين ولا سيما مجتمع المانحين إلى زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، وإلى استكشاف أساليب تمويل جديدة لدعم إجراء البحوث وتنفيذ السياسات على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني والمحلي؛

**التعليق:** يتوقف تنفيذ هذه التوصية على الإمكانيات المالية للدول والجهات المانحة، وعلى رغبتها في توفير التمويل اللازم.

**الفقرة 29.** تشجيع منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، على استخدام الآليات القائمة في تيسير عملية شفافة ومستدامة وتشاركية تضم جميع أصحاب المصلحة لتحديد الغايات الوطنية والإقليمية والعالمية، من أجل الحد من حوادث المرور والوفيات الناجمة عنها،

والمشاركة في العملية التي ستفضي إلى تعريف واستخدام مؤشرات الغايات الخاصة بأهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

**التعليق:** من شأن تنفيذ هذه التوصية تقديم دعم أكبر للدول لتحقيق السلامة المرورية. والمطلوب من الدول العربية وضع أهداف وطنية لخفض الإصابات الناجمة عن صدمات المرور.

**الفقرة 30.** دعوة الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى الموافقة على محتوى هذا الإعلان؛

**التعليق:** من شأن هذه التوصية تعزيز أهمية هذا الإعلان وإعطاؤه بعداً قانونياً وحافزاً أكبر لتنفيذه.

المرفق

مسودة إعلان برازيليا بشأن السلامة على الطرق

المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق: حان الوقت لتحقيق النتائج  
برازيليا، 18-19 تشرين الثاني/نوفمبر 2015

**الفقرة 1 من الديباجة.** نحن الوزراء ورؤساء الوفود المجتمعة في برازيليا بالبرازيل في 18 و19 تشرين الثاني/نوفمبر 2015، لحضور المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق، بالتنسيق مع ممثلي المنظمات الدولية والإقليمية ودون الإقليمية، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات الأكاديمية، والقطاع الخاص، بما في ذلك المؤسسات الخيرية والشركات المانحة؛

**الفقرة 2 من الديباجة.** إذ نقر بالدور القيادي لحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية في التحضير لهذا المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق واستضافته، وبقيادة حكومتها الاتحاد الروسي وسلطنة عُمان لعملية اعتماد قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة ذات الصلة؛

**الفقرة 3 من الديباجة.** وإذ نشعر بالقلق إزاء ما اتضح في ضوء تقرير الحالة العالمي عن السلامة على الطرق 2015 الصادر عن منظمة الصحة العالمية، من أن المرور ما زال يمثل قضية إنمائية رئيسية ومشكلة تواجه الصحة العمومية وسبباً رئيسياً للوفاة والإصابة حول العالم، حيث تتسبب حوادث المرور في مقتل 1.25 مليون شخص وإصابة عدد يصل إلى 50 مليون شخص سنوياً، وأن 90 في المائة من هذه الخسائر تقع في البلدان النامية<sup>(1)</sup>؛

**الفقرة 4 من الديباجة.** وإذ نؤكد الدور المهم الذي تلعبه الصحة العمومية في الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور وتحسين الحصائل الصحية، والدور الذي تلعبه النظم الصحية، بما في ذلك من خلال التغطية الصحية الشاملة؛

**الفقرة 5 من الديباجة.** وإذ نشعر بالقلق أيضاً لأن حوادث المرور تمثل السبب الرئيسي لوفاة الأطفال والشباب البالغين 15-29 عاماً من العمر في العالم، وإذ نلاحظ أن أكثر من ثلثي ضحايا حوادث المرور من الذكور<sup>(2)</sup>؛

**الفقرة 6 من الديباجة.** وإذ نقر بأن المعاناة الإنسانية إلى جانب التكاليف العالمية التي تقدر بنحو 1,850 مليار دولار أمريكي سنوياً<sup>(3)</sup>، تجعل الحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور أولوية إنمائية ملحة، وأن الاستثمار في السلامة على الطرق يؤثر تأثيراً إيجابياً على الصحة العمومية والاقتصاد؛

**الفقرة 7 من الديباجة.** وإذ نذكر بتوصيات إعلان موسكو التي اعتمدها الاجتماع الوزاري الأول بشأن السلامة على الطرق في عام 2009؛

**الفقرة 8 من الديباجة.** وإذ نؤمن بأن التعاون الملئم على الصعيد الدولي المتعدد القطاعات والعمل الوطني المتعدد القطاعات ضروريان من أجل تحقيق أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 في سبيل "تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ثم خفض مستواها المتوقع على الصعيد العالمي"؛

**الفقرة 9 من الديباجة.** وإذ نرحب بإدراج غاية ضمن الهدف 3 من أهداف التنمية المستدامة في خطة التنمية المستدامة لعام 2030، تتمثل في "خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2020" وإذ نؤكد استعدادنا لتكثيف العمل الوطني والتعاون الدولي سواءً بسواء في سبيل بلوغ هذه الغاية؛

(1) منظمة الصحة العالمية، تقرير الحالة العالمي عن السلامة على الطرق، 2015.

(2) المرجع نفسه.

(3) البرنامج الدولي لتقييم الطرق، التكلفة العالمية لحوادث المرور، 2013.

**الفقرة 10 من الديباجة.** وإذ نقر بحاجة البلدان إلى اعتماد تدابير رصد الإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور أو تحسين وتعزيز هذه التدابير، من أجل تيسير العمل على بلوغ الغاية المتمثلة في خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2020؛

**الفقرة 11 من الديباجة.** وإذ نرحب أيضاً بإدراج الغاية المتمثلة في "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 باحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن" بحلول عام 2030، ضمن الهدف 11 من أهداف التنمية المستدامة كجزء لا يتجزأ من خطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

**الفقرة 12 من الديباجة.** وإذ نحيط علماً بأن الغالبية العظمى من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور يمكن التنبؤ بها وتلافيها وأنه في منتصف مدة عقد العمل ما زال أماننا الكثير من العمل، على الرغم من تحقيق بعض التقدم والتحسين في العديد من البلدان، بما في ذلك البلدان النامية؛

**الفقرة 13 من الديباجة.** وإذ نقر بأن التركيز على مستخدمي الطرق فحسب كسبب لحوادث المرور ليس ملائماً ولا كافياً، حيث تقع الحوادث نتيجة لأسباب متعددة، ويتعلق الكثير منها بالمحددات الاجتماعية وعوامل الخطر؛

**الفقرة 14 من الديباجة.** وإذ نرحب بإقرار مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2012 (ريو+20) بأن تحسين السلامة على الطرق يمكنه المساهمة في تحقيق أهداف التنمية الدولية الأوسع نطاقاً، وأن النقل والتنقل يكتسبان أهمية محورية من أجل التنمية المستدامة؛

**الفقرة 15 من الديباجة.** وإذ نعيد تأكيد أن مسؤولية توفير الظروف والخدمات الأساسية من أجل معالجة السلامة على الطرق تقع على عاتق الحكومات؛

**الفقرة 16 من الديباجة.** وإذ نقر رغم ذلك بالمسؤولية المشتركة في التقدم صوب تحقيق عالم خالٍ من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، وأن معالجة السلامة على الطرق تتطلب التعاون بين أصحاب المصلحة المتعددين؛

**الفقرة 17 من الديباجة.** وإذ نراعي المساهمة المهمة للسلامة السلبية في تحقيق التقدم المحرز في منع الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وتشجيع دوائر صناعة المركبات ومعدات السلامة على مضاعفة جهودها من أجل رفع مستويات السلامة السلبية القائمة حالياً على الصعيد العالمي؛

**الفقرة 18 من الديباجة.** وإذ نراعي أن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور تمثل أيضاً قضية من قضايا المساواة الاجتماعية، نظراً لأن الفقراء والمستضعفين عادة ما يكونون من مستخدمي الطرق السريع التآثر (المشاة، وراكبو الدراجات، ومستخدمو المركبات الآلية ذات عجلتين أو ثلاثة، وراكبو وسائل النقل العام غير المأمونة)، الذين يتأثرون بحوادث المرور ويتعرضون لها على نحو غير متناسب، ما قد يؤدي إلى حلقة من الفقر الذي يتفاقم بسبب ضياع الدخل؛ وإذ نذكر بأن هدف سياسات السلامة على الطرق ينبغي أن يتمثل في كفاءة الحماية لجميع المستخدمين؛

**الفقرة 19 من الديباجة.** وإذ نقر بأن السلامة على الطرق تتطلب معالجة القضايا الأوسع نطاقاً المتعلقة بالإتاحة المنصفة للتنقل، وأن تعزيز طرق النقل المستدامة، ولا سيما وسائل النقل العام المأمونة والممارسة المأمونة للمشاة وراكبو الدراجات، يعد من العناصر الرئيسية للسلامة على الطرق؛

**الفقرة 20 من الديباجة.** وإذ نؤكد أهمية إيلاء العناية الواجبة لمسألة التنقل الحضري المستدام وتحسين سهولة الوصول إلى المقاصد والأنشطة والخدمات والسلع عند صياغة "الخطة الحضرية الجديدة"، كي يعتمدها مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث) الذي سيعقد في كيتو بالإكوادور، في تشرين الأول/أكتوبر 2016؛

**الفقرة 21 من الديباجة.** وإذ نعيد تأكيد دور وأهمية صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق، مثل اتفاقيتي عام 1949 و عام 1968 بشأن السير على الطرق، واتفاقية عام 1968 بشأن لافتات وإشارات الطرق، واتفاقي عام 1958 و 1998 بشأن الأنظمة التقنية للمركبات، واتفاق عام 1997 بشأن الفحص التقني الدوري للمركبات، واتفاق عام 1957 بشأن نقل البضائع الخطرة؛

**الفقرة 22 من الديباجة.** وإذ ننثني على الدول التي اعتمدت تشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة الأمان، ووسائل تقييد الأطفال والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول، والسرعة، وإذ نسترعي الانتباه إلى عوامل الخطر الأخرى مثل الحالات الصحية والأدوية التي تؤثر على القيادة المأمونة، والإجهاد، واستخدام المخدرات، والمؤثرات العقلية والمواد النفسانية التأثير، والهواتف المحمولة ووسائل الأجهزة الإلكترونية وأجهزة كتابة النصوص؛

**الفقرة 23 من الديباجة.** وإذ ننظر في الأهمية الحاسمة للإجراءات الرامية إلى إنفاذ قانون المرور التي تدعم بممارسات ذكية لرصد المخاطر، وفي دور حملات إنذكار الوعي في الوقاية من حوادث المرور، والحد من الإصابات والأضرار التي تسببها؛

**الفقرة 24 من الديباجة.** وإذ نفر بالتزام الدول والمجتمع المدني بالسلامة على الطرق بالاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق وأسابيع السلامة على الطرق التي تنظمها الأمم المتحدة؛

**الفقرة 25 من الديباجة.** وإذ نفر بالتقدم الذي أحرزه بعض البلدان في توفير الإتاحة الشاملة للخدمات الصحية والرعاية المتكاملة في مراحل ما قبل دخول المستشفى والإقامة في المستشفى وما بعد الخروج من المستشفى وإعادة الإدماج لضحايا حوادث المرور، بما في ذلك تعزيز إدارة حالات الإصابات الجماعية؛

**الفقرة 26 من الديباجة.** وإذ نعترف بعمل منظومة الأمم المتحدة، ولا سيما ريادة منظمة الصحة العالمية كمنسق، في العمل بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، ولا سيما لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، في وضع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، والتزام برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موتل الأمم المتحدة)، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف)، ومنظمة العمل الدولية، من بين عدة وكالات أخرى، في سبيل دعم جهودها وجهود البنك الدولي والمصارف الإنمائية الإقليمية المبدولة لتنفيذ المشاريع والبرامج الخاصة بالسلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية؛

**الفقرة 27 من الديباجة.** وإذ نوكد دور فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق كآلية تشاورية لتيسير التعاون الدولي في مجال السلامة على الطرق؛

**الفقرة 28 من الديباجة.** وإذ نرحب بإنشاء الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام، وإذ نحيط علماً بتعيين المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق كأداة فعالة في تعزيز العمل الدولي على الحد من عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم؛

**الفقرة 29 من الديباجة.** وإذ ندعو الحكومات وجميع أصحاب المصلحة المعنيين إلى التعاون مع الفريق الاستشاري الرفيع المستوى التابع للأمين العام للأمم المتحدة والمعني بالنقل المستدام، وإيلاء الاعتبار الواجب لتوصياته المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

**الفقرة 30 من الديباجة.** وإذ نراعي أهمية تعزيز القدرات ومواصلة التعاون الدولي، بما في ذلك تعزيز التعاون بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي، بما في ذلك التعاون بين البلدان التي لديها طرق مشتركة عبر الحدود، من أجل مواصلة دعم الجهود المبدولة لتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما في البلدان النامية، وتقديم الدعم المالي والتقني، حسب الاقتضاء، في سبيل تحقيق أهداف عقد العمل وأهداف خطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

**الفقرة 31 من الديباجة.** وإذ نصرّ على التعلم من الخبرات الماضية والاستفادة من الإنجازات المحققة؛

نجدد الالتزام بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وبتنفيذ الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق تنفيذاً كاملاً وملائم التوقيت، ونقرر ما يلي:

#### الإجراءات الموصى بها لتعزيز إدارة السلامة على الطرق وتحسين التشريعات والإنفاذ

**الفقرة 1 من المنطوق.** تشجيع الدول على أن تعزز الوكالات الممولة الرائدة وآليات التنسيق المعنية على الصعيدين الوطني ودون الوطني، إن هي لم تكن قد فعلت ذلك بعد، وأن تعزز التعاون بين الحكومات، بما في ذلك الهيئات البرلمانية والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية والقطاع الخاص والمؤسسات الخيرية، في هذا الصدد؛

**الفقرة 2 من المنطوق.** تشجيع المجتمع المدني، والأوساط الأكاديمية، والقطاع الخاص، والمؤسسات الخيرية، على تعزيز التزامها بالإسراع بتنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020؛

**الفقرة 3 من المنطوق.** دعوة الدول التي لم تصاعف بعد جهودها من أجل وضع خطط وطنية بشأن السلامة على الطرق وتنفيذها، إلى أن تقوم بذلك، وأن تعتمد في التشريعات الشاملة وتنفيذها إعمالاً للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، في سبيل بلوغ الغاية المتمثلة في زيادة النسبة المئوية للبلدان التي تحظى بتشريعات شاملة بشأن عوامل الخطر الرئيسية، بما في ذلك عدم استخدام أحزمة الأمان، ووسائل تقييد الأطفال والخوذ، والقيادة تحت تأثير الكحول، والسرعة، من 15 إلى 50 في المائة من البلدان، بحلول عام 2020، على النحو المتفق عليه في قرار الجمعية لعامة للأمم المتحدة رقم 255/64 لعام 2010؛

**الفقرة 4 من المنطوق.** تحديد عوامل الخطر الأخرى التي تؤدي إلى عدم التركيز أثناء القيادة ونقص القدرة على القيادة، مثل الحالات الطبية والأدوية التي تؤثر على القيادة المأمونة، والإجهاد، واستخدام المخدرات والمؤثرات العقلية والمواد النفسانية التأثير، وبيئة الطرق، والعوامل البصرية التي تؤدي إلى صرف الانتباه، والهواتف المحمولة وسائر الأجهزة الإلكترونية وأجهزة كتابة النصوص، واعتماد التشريعات الفعالة والمسندة بالبيانات، حسب الاقتضاء؛

**الفقرة 5 من المنطوق.** تعزيز استراتيجيات حفظ الأمن على الطرق وتدبير إنفاذ قوانين المرور بغية الحد من حوادث المرور، بطرق من بينها تعزيز التكامل بين الوكالات المعنية بإنفاذ قوانين المرور الخاصة بضبط الأمن وتفقد حركة المرور، وجمع البيانات عن البنى التحتية للطرق وعن حوادث المرور؛

**الفقرة 6 من المنطوق.** تحسين جودة عملية جمع البيانات المنهجية والمتكاملة عن وقوع حوادث المرور، بما في ذلك المعلومات الواردة من مختلف المصادر، وعن الوفيات والمرضاة والعجز، التي تشمل على بيانات مصنفة؛ ومن أجل معالجة المسائل المتعلقة بمدى إمكانية الاعتماد على البيانات وبالتبليغ غير الكافي، ينبغي إجراء جمع البيانات بمعرفة السلطات المختصة، بما في ذلك شرطة المرور والخدمات الصحية، بما يتماشى مع المعايير والتعاريف الدولية؛

**الفقرة 7 من المنطوق.** دعوة منظمة الصحة العالمية إلى مواصلة توحيد التعاريف والمؤشرات وممارسات التبليغ، بما في ذلك فيما يتعلق بالوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق، وعوامل الخطر، من أجل إنتاج معلومات قابلة للمقارنة؛ والاستفادة من أفضل الممارسات الحالية في هذا المجال؛

**الفقرة 8 من المنطوق.** تشجيع البحث وتبادل النتائج من أجل دعم النهج المسندة بالبيانات للوقاية من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور وتخفيف عواقبها؛

**الفقرة 9 من المنطوق.** تشجيع الدول على اعتماد التكنولوجيات الجديدة في إدارة المرور ونظم النقل الذكية من أجل الحد من مخاطر حوادث المرور وتحقيق أكبر قدر من فعالية الاستجابة؛

**الفقرة 10 من المنطوق.** تشجيع الدول على النظر في أن تنضم إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية بشأن السلامة على الطرق أو تصادق عليها، إن هي لم تكن فعلت ذلك بعد، وعلى المشاركة في أنشطة منتديات الأمم المتحدة المتخصصة المعنية بالنقل؛

### الإجراءات الموصى بها لتحسين السلامة واستعمال وسائل النقل المستدامة

**الفقرة 11 من المنطوق.** تعزيز وسائل النقل السليمة بيئياً، والمأمونة، والمتاحة بسهولة، والميسورة التكلفة، ولا سيما وسائل النقل العام ووسائل النقل غير الآلية، وتكامل الوسائل المتعددة على نحو مأمون، كوسيلة لتحسين السلامة على الطرق، وتحقيق المساواة الاجتماعية، والصحة العمومية، والتخطيط الحضري، بما في ذلك قدرة المدن على التكيف والربط بين المناطق الحضرية والريفية، وفي هذا الصدد، مراعاة السلامة على الطرق والتنقل كجزء من الجهود المبذولة من أجل تحقيق التنمية المستدامة؛

**الفقرة 12 من المنطوق.** اعتماد السياسات والتدابير وتطبيقها وإنفاذها من أجل العمل بنشاط على حماية وتعزيز سلامة المشاة والتنقل بواسطة الدراجات، مثل توفير ممرات المشاة والحارات و/أو المسارات المخصصة للدراجات، والإضاءة الكافية، وأجهزة التصوير الآلي لرصد السرعة، ولافتات وعلامات الطرق، في سبيل تحسين السلامة على الطرق والحصائل الصحية الأوسع نطاقاً، ولا سيما الوقاية من الإصابات والأمراض غير السارية؛

**الفقرة 13 من المنطوق.** فرض حدود السرعة المناسبة والمأمونة وإنفاذها، ودعمها بتدابير السلامة الملائمة مثل علامات الطرق، وأجهزة التصوير الآلي لرصد السرعة، وغيرها من آليات تقييد السرعة، ولا سيما حول المدارس وفي المناطق السكنية، لضمان سلامة جميع مستخدمي الطرق؛

**الفقرة 14 من المنطوق.** تشجيع الجهود المبذولة لضمان سلامة جميع مستخدمي الطرق وحمايتهم بتوفير البنى التحتية اللازمة لتحسين السلامة على الطرق، ولا سيما في الطرق الأشد خطورة التي ترتفع فيها معدلات الحوادث، فيما يتعلق بطرق النقل الآلية وغير الآلية، بواسطة مزيج من التخطيط الملائم للطرق وتقييم مأمونيتها، وتصميمها وبنائها وصيانتها، مع أخذ جغرافية البلد في الاعتبار؛

**الفقرة 15 من المنطوق.** تشجيع مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث)، على إيلاء الاهتمام الكافي للسلامة على الطرق وإتاحة وسائل النقل العام ووسائل النقل غير المزودة بمحركات المأمونة في "الخطة الحضرية الجديدة" المستقبلية، مع مراعاة أن معظم الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تقع في المناطق الحضرية؛

### الإجراءات الموصى بها لحماية مستخدمي الطرق المعرضين للخطر

**الفقرة 16 من المنطوق.** حث الدول على تعزيز سياسات السلامة على الطرق وتكييفها وتنفيذها، من أجل حماية الأفراد السريعي التأثير من بين مستخدمي الطرق، ولا سيما الأطفال والشباب وكبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة، بما يتماشى مع صكوك الأمم المتحدة القانونية بما في ذلك اتفاقية حقوق الطفل واتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة؛

**الفقرة 17 من المنطوق.** اتخاذ تدابير ملائمة تكفل إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقة وسائر المستخدمين الذين يعانون من صعوبة الحركة، على قدم المساواة مع غيرهم، إلى البيئة المادية للطرق والأماكن المحيطة بها وإلى وسائل النقل، في المناطق الحضرية والريفية سواءً بسواء؛

**الفقرة 18 من المنطوق.** الدمج الكامل لمنظور المساواة بين الجنسين في جميع عمليات رسم السياسات وتنفيذ السياسات التي تتعلق بالتنقل والسلامة على الطرق، ولا سيما في الطرق والأماكن المحيطة بها ووسائل النقل العام؛

**الفقرة 19 من المنطوق.** تشجيع الدول على وضع وتنفيذ تشريعات وسياسات شاملة بشأن الدراجات البخارية، بما في ذلك التدريب وإصدار رخص القيادة وتسجيل المركبات، وظروف العمل، واستخدام راكبي الدراجات البخارية للحدود ومعدات الحماية الشخصية، نظراً لارتفاع عدد الوفيات والإصابات المرتبطة بالدراجات البخارية وزيادتها في العالم على نحو غير متناسب، ولا سيما في البلدان النامية؛

### الإجراءات الموصى بها لتطوير وتعزيز استعمال مركبات آمنة

**الفقرة 20 من المنطوق.** تعزيز اعتماد السياسات والتدابير لتطبيق ضوابط الأمم المتحدة بشأن أمن المركبات أو ما يعادلها من المعايير الوطنية لضمان وفاء جميع المركبات الآلية بالحد الأدنى من الضوابط المنطبقة لحماية الركاب وسائر مستخدمي الطرق، بتزويد المركبات على نحو معياري بأحزمة الأمان ووسائد الهواء، ونظم السلامة الفاعلة مثل نظام منع انغلاق المكابح ونظام التحكم الإلكتروني في الثبات؛

**الفقرة 21 من المنطوق.** تشجيع العمل الوطني والتعاون الدولي على ضمان معالجة المسائل الخاصة بالسلامة على الطرق ونوعية الهواء والتخلص من المركبات الخاصة بنقل الأفراد والنقل العام، فيما يتعلق بالمركبات المستعملة؛

#### الإجراءات الموصى بها لإنقاذ الوعي وبناء قدرات مستخدمي الطرق

**الفقرة 22 من المنطوق.** رسم السياسات العامة الرامية إلى الحد من حوادث الطرق المرتبطة بالعمل، بمشاركة الموظفين والعمال، من أجل إنفاذ المعايير الدولية الخاصة بالسلامة والصحة في العمل، والسلامة على الطرق، وبحالة الطرق والمركبات الملازمة، مع إيلاء عناية خاصة بالمسائل المتعلقة بظروف العمل الخاصة بالمهنيين من السائقين؛

**الفقرة 23 من المنطوق.** زيادة الوعي بشأن عوامل الخطر التي تهدد السلامة على الطرق وتدابير الحماية والوقاية، وتنفيذ أصحاب المصلحة المتعددين لأعمال الدعوة وحملات الترويج الاجتماعي التي تركز على أهمية الصلة المتبادلة بين السلامة على الطرق وأنماط المعيشة الصحية؛

**الفقرة 24 من المنطوق.** وضع برامج تثقيفية وتدريبية شاملة تضم الجميع وتستند إلى البيّنات، وتطبيقها على أساس التعلم والاختبار المستمرين طوال الحياة، من أجل تحفيز جميع مستخدمي الطرق على اتباع سلوكيات مسؤولة بغية إيجاد بيئة آمنة على الطرق وبين المجتمعات ونشر الوعي بشأن عوامل الخطر؛

#### الإجراءات الموصى بها من أجل تحسين التدابير المتخذة في أعقاب الحوادث وخدمات التأهيل

**الفقرة 25 من المنطوق.** تعزيز خدمات الرعاية الصحية المقدمة في المرحلة السابقة لدخول المستشفى بما في ذلك الخدمات الصحية الطارئة والتدابير الفورية المتخذة في أعقاب الحوادث، والمبادئ التوجيهية بشأن رعاية الرضخ للمستشفيات والخدمات المقدمة خارج المستشفيات، وخدمات التأهيل، عن طريق تنفيذ التشريعات الملازمة وبناء القدرات وتحسين الوصول إلى الرعاية الصحية المتكاملة في الوقت المناسب، ومطالبة منظمة الصحة العالمية بدعم الدول الأعضاء في مساعيهم الوطنية؛

**الفقرة 26 من المنطوق.** تقديم الخدمات المبكرة للتأهيل وإعادة الدمج الاجتماعي، بما في ذلك في مجال العمل، إلى المصابين والأشخاص ذوي الإعاقة الناجمة عن حوادث المرور، وتقديم الدعم الشامل إلى ضحايا حوادث المرور وأسره؛

#### الإجراءات الموصى بها لتعزيز التعاون والتنسيق من أجل تحقيق السلامة على الطرق في العالم

**الفقرة 27 من المنطوق.** دعوة الحكومات والوكالات المعنية بالسلامة على الطرق إلى استكمال وتحسين أنشطتها في مجال التعاون الدولي من أجل تبادل أفضل الممارسات والعبر المستخلصة، ونقل المعارف، وتعزيز إتاحة التكنولوجيات المبتكرة والمستدامة، وبناء القدرات، إعمالاً للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وخطة التنمية المستدامة لعام 2030؛

**الفقرة 28 من المنطوق.** دعوة جميع أصحاب المصلحة المعنيين ولا سيما مجتمع المانحين إلى زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، وإلى استكشاف أساليب تمويل جديدة لدعم إجراء البحوث وتنفيذ السياسات على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني والمحلي؛

**الفقرة 29 من المنطوق.** تشجيع منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، على استخدام الآليات القائمة في تيسير عملية شفافة ومستدامة وتشاركية تضم جميع أصحاب المصلحة لتحديد الغايات



الوطنية والإقليمية والعالمية، من أجل الحد من حوادث المرور والوفيات الناجمة عنها، والمشاركة في العملية التي ستفضي إلى تعريف واستخدام مؤشرات الغايات الخاصة بأهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

الفقرة 30 من المنطوق. دعوة الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى الموافقة على محتوى هذا الإعلان.

-----