

إعلان برازيليا

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 إن نقر بالدور القيادي لحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية في التحضير لهذا المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق واستضافته، وبقيادة حكومتي الاتحاد الروسي وسلطنة عمان لعملية اعتماد قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة ذات الصلة؛

الفقرة 3 من الديباجة وإن نشعر بالقلق إزاء ما اتضح في ضوء تقرير الحالة العالمي عن السلامة على الطرق 2015 الصادر عن منظمة الصحة العالمية، من أن المرور مازال 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% من هذه الخسائر تقع في البلدان النامية؛¹

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

الفقرة 5 من الديباجة وإن نشعر بالقلق أيضاً لأن حوادث المرور تمثل السبب الرئيسي لوفاة الأطفال والشباب البالغين 15-29 عاماً من العمر في العالم، وإن نلاحظ أن أكثر من ثلثي ضحايا حوادث المرور من الذكور؛²

الفقرة 6 من الديباجة وإن نقر بأن المعاناة الإنسانية إلى جانب التكاليف العالمية التي تقدر بنحو 1,850 مليار دولار أمريكي³ سنوياً، 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 وإن نذكر بتوصيات إعلان موسكو التي اعتمدها الاجتماع الوزاري الأول بشأن السلامة على الطرق في عام 2009؛

الفقرة 8 من الديباجة وإن نؤمن بأن التعاون الملائم 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 مستوياتها المتوقع على الصعيد العالمي"؛

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

2 منظمة الصحة العالمية، تقرير الحالة العالمي عن السلامة على الطرق 2015.

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

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؛*

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 نُظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، [وتحسين السلامة على الطرق، ولاسيما من خلال توسيع نطاق النقل العام، مع إيلاء اهتمام خاص باحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشّة 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 مازال أمامنا 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 التأثير (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 كفالة 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، ولاسيما وسائل النقل العام المأمونة والممارسة المأمونة للمشاة وركوب الدراجة، 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 يعتمد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالإسكان والتنمية الحضرية المستدامة (الموئل الثالث) الذي سيعقد في كيتو بإكوادور، 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 وعام 1968 بشأن السير على الطرق، واتفاقية عام 1968 بشأن لافتات وإشارات الطرق، واتفاقي عام 1958 و1998 بشأن الأنظمة التقنية للمركبات، واتفاق عام 1997 بشأن الفحص التقني الدوري للمركبات، واتفاق عام 1957 بشأن نقل البضائع الخطرة؛*

الفقرة 22 من الديباجة *وإذ نثني 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 نستعري الانتباه إلى عوامل الخطر الأخرى مثل الحالات الصحية والأدوية التي تؤثر على القيادة المأمونة، والإجهاد، واستخدام المخدرات، والمؤثرات العقلية والمواد النفسانية التأثير، والهواتف المحمولة وسائر 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 إنكاء الوعي في الوقاية من حوادث المرور، والحد من الإصابات والأضرار التي تسببها؛*

الفقرة 24 من الديباجة *وإذ نقر 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 نقر 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، ولاسيما زيادة منظمة الصحة العالمية كمنسق، في العمل بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، ولاسيما لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، في وضع الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، والتزام برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (موئل 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 المبذولة لتنفيذ المشاريع والبرامج الخاصة بالسلامة على الطرق، ولاسيما في البلدان النامية؛*

الفقرة 27 من الديباجة، *وإذ نؤكد 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 وإن نرحب بإنشاء الفريق الاستشاري الرفيع المستوى المعني بالنقل المستدام، وإن 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 وإن ندعو الحكومات وجميع أصحاب المصلحة المعنيين إلى التعاون مع الفريق الاستشاري الرفيع المستوى التابع للأمين العام للأمم المتحدة والمعني بالنقل المستدام، وإبلاء الاعتبار الواجب لتوصياته المتعلقة بالسلامة على الطرق؛

الفقرة 30 من الديباجة وإن 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 المبذولة لتحسين السلامة على الطرق، ولاسيما 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 وإن نصر 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 بعده، 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 تضاعف بعد جهودها من أجل وضع خطط وطنية بشأن السلامة على الطرق وتنفيذها، إلى أن تقوم بذلك، وأن تعتمد 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 والحد، والقيادة تحت تأثير الكحول، والسرعة، من 15% إلى 50% من البلدان، بحلول عام 2020، على النحو المتفق عليه في قرار الجمعية العامة 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 والمسددة بالبيانات، حسب الاقتضاء؛

الفقرة 5 من المنطوق 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 وتنفذ 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 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؛

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 تتضمن إلى صكوك الأمم المتحدة القانونية بشأن السلامة على الطرق أو تصادق عليها، إن هي لم تكن فعلت ذلك بعده، وعلى المشاركة في أنشطة منتديات الأمم المتحدة المتخصصة المعنية بالنقل؛

الإجراءات الموصى بها لتعزيز السلامة على الطرق و إستعمال وسائل النقل المستدامة

الفقرة 11 من المنطوق تعزيز وسائل النقل السليمة بيئياً، والمأمونة، والمتاحة بسهولة، والميسورة التكلفة، ولاسيما 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 والحصول الصحية الأوسع نطاقاً، ولاسيما 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، ولاسيما 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، ولاسيما 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 المنطوقحث الدول على تعزيز سياسات السلامة على الطرق وتكييفها وتنفيذها، من أجل حماية الأفراد السريعي التأثر من بين مستخدمي الطرق، ولاسيما 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، ولاسيما 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 للحد من معدات الحماية الشخصية، نظراً لارتفاع عدد الوفيات والإصابات المرتبطة بالدراجات البخارية وزيادتها في العالم على نحو غير متناسب، ولاسيما في البلدان النامية؛

الإجراءات الموصى بها لتطوير وتعزيز إستعمال مركبات آمنة

الفقرة 20 من المنطوق 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، بتزويد المركبات على نحو معياري بأحزمة الأمان ووسائل 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 لإنهاء الوعي و بناء 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 الملائمة، 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 التسويق 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 البيئات، 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 الملائمة 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 والعبير 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 ولاسيما 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.

= = =