



Septuagésimo segundo período de sesiones
Tema 12 del programa

Resolución aprobada por la Asamblea General el 12 de abril de 2018

[sin remisión previa a una Comisión Principal ([A/72/L.48](#) y [A/72/L.48/Add.1](#))]

72/271. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones [57/309](#), de 22 de mayo de 2003, [58/9](#), de 5 de noviembre de 2003, [58/289](#), de 14 de abril de 2004, [60/5](#), de 26 de octubre de 2005, [62/244](#), de 31 de marzo de 2008, [64/255](#), de 2 de marzo de 2010, [66/260](#), de 19 de abril de 2012, [68/209](#), de 10 de abril de 2014, y [70/260](#), de 15 de abril de 2016, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,

Habiendo examinado la nota del Secretario General por la que se transmite el informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo ¹ y las recomendaciones que en él figuran,

Reafirmando su resolución [70/1](#), de 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en la que adoptó un amplio conjunto de Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas universales y transformativos, de gran alcance y centrados en las personas, su compromiso de trabajar sin descanso a fin de conseguir la plena implementación de la Agenda a más tardar en 2030, su reconocimiento de que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible, su compromiso de lograr el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones —económica, social y ambiental— de forma equilibrada e integrada y que se aprovecharán los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y se procurará abordar los asuntos pendientes,

Recordando que los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas conexas son de carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible, y reconociendo la importancia de alcanzar las metas relacionadas con la seguridad vial, como la meta 3.6, cuyo fin es reducir a la mitad, de aquí a 2020, el

¹ [A/72/359](#).



número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y la meta 11.2, cuyo fin es proporcionar acceso, de aquí a 2030, a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad, así como las metas de seguridad vial encaminadas a fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación frente a los riesgos y a desarrollar infraestructuras sostenibles y resilientes,

Observando que, a medida que se acerca el fin del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son prevenibles y que, a pesar de algunas mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo, siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

Reconociendo que el sufrimiento humano, además del costo de hasta el 5% del producto interno bruto anual que supone para algunos países, hace que reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico sea una prioridad económica y social, especialmente para algunos países, y que la inversión en la seguridad vial tiene un efecto positivo en la salud pública y la economía,

Teniendo en cuenta que las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos, y recordando que el objetivo de las políticas de seguridad vial debería ser garantizar la protección a todos los usuarios,

Reconociendo que la seguridad vial exige abordar cuestiones más amplias del acceso equitativo a la movilidad y que la promoción de los medios de transporte sostenibles, en particular la seguridad del transporte público y de los desplazamientos a pie y en bicicleta, es un elemento clave de la seguridad vial,

Teniendo en cuenta la importancia de fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluida la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar, según proceda, apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción y los de la Agenda 2030,

Poniendo de relieve que, si bien cada país es el principal responsable de su propio desarrollo económico y social y que nunca se insistirá lo suficiente en el papel de las políticas nacionales y las estrategias de desarrollo en el contexto de alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la financiación pública internacional desempeña una función importante como complemento de los esfuerzos de los países para movilizar recursos públicos a nivel nacional, especialmente en los países más pobres y vulnerables con recursos internos limitados,

Expresando su preocupación por que el número de accidentes de tráfico sigue siendo inaceptablemente alto y por que los accidentes son una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo, ya que mueren más de 1,3 millones de personas y 50 millones resultan heridas, y el 90% de esas muertes se producen en los países en desarrollo, y también por el hecho de que los accidentes de tráfico son

la principal causa de muerte en todo el mundo de los niños y los jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años,

Expresando su preocupación también por el hecho de que, al ritmo actual, no se cumplirá la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3,

Expresando su preocupación además por el hecho de que en muchos países la adopción y aplicación de medidas de seguridad vial sigue siendo insuficiente,

Reconociendo el liderazgo de la Federación de Rusia y de Omán en la tarea de dirigir la atención de la comunidad internacional hacia la crisis de seguridad vial en el mundo,

Encomiando a los Estados Miembros que han tomado la iniciativa al aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y señalando otros factores de riesgo, como la mala visibilidad, las condiciones médicas y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la fatiga, el uso de estupefacientes y sustancias psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto,

Alentando a los Estados Miembros a promover las alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados,

Reconociendo los progresos realizados por algunos Estados Miembros para proporcionar acceso universal a la atención de la salud antes, durante y después de la hospitalización y durante las fases de rehabilitación y reintegración a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias,

Reconociendo la labor del sistema de las Naciones Unidas, en particular el liderazgo de la Organización Mundial de la Salud, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en el establecimiento, la aplicación y la supervisión de diversos aspectos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y el compromiso del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia y la Organización Internacional del Trabajo, entre otras entidades, de apoyar esos esfuerzos, así como los del Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo para la ejecución de proyectos y programas de seguridad vial, en particular en los países en desarrollo,

Encomiando a la Organización Mundial de la Salud por su función de liderazgo en la prevención de las lesiones causadas por el tráfico y por su papel en el cumplimiento del mandato que le confirió la Asamblea General para actuar, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, como coordinadora de las cuestiones de seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas², y previendo el próximo *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, que será el cuarto de una serie de informes para supervisar los progresos realizados durante el período que abarca el Decenio de Acción, conforme a los solicitado en la resolución [62/244](#) de la Asamblea,

² Véase la resolución [58/289](#).

Encomiando también a las comisiones regionales de las Naciones Unidas por la labor realizada para redoblar las actividades relacionadas con la seguridad vial y la promoción de un mayor compromiso político respecto de la seguridad vial, y para fijar objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de los accidentes de tráfico, en particular a la Comisión Económica para Europa por la labor realizada para elaborar instrumentos jurídicos sobre seguridad vial en el mundo, como los convenios y acuerdos internacionales, las normas técnicas, las resoluciones y recomendaciones sobre buenas prácticas, así como para prestar servicios en relación con los 58 instrumentos jurídicos mundiales y regionales que constituyen un marco jurídico y técnico generalmente aceptado para el desarrollo del transporte internacional por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y combinado,

Poniendo de relieve el papel del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en cuanto mecanismo consultivo para facilitar la cooperación internacional en materia de seguridad vial,

Encomiando la labor de los dos grupos de expertos de la Comisión Económica para Europa, uno sobre la señalización vial y otro sobre el mejoramiento de la seguridad en los pasos a nivel, y reconociendo la labor que siguen realizando el Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial y el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que tiene por objeto mejorar la seguridad vial y de los vehículos,

Observando con aprobación los proyectos de examen del desempeño en materia de seguridad vial de la Comisión Económica para Europa, realizados en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el marco de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y con la Comisión Económica para África con el apoyo del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, así como la labor de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental encaminada a priorizar la seguridad vial para fortalecer la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial en determinados países, y encomiando la elaboración y aplicación de sistemas de gestión de la seguridad vial para diferentes tipos de organizaciones, como la amplia labor realizada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) para elaborar los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad vial³,

Reconociendo otras iniciativas internacionales importantes en materia de seguridad vial, como la elaboración de normas armonizadas e internacionalmente reconocidas para la formación de especialistas del transporte por carretera por la Unión Internacional de Transportes por Carretera y de una versión actualizada del Manual de Seguridad Vial por la Asociación Mundial de la Carretera para ofrecer orientación a los funcionarios de diversos niveles sobre medidas que pueden mejorar la seguridad de la infraestructura vial,

Acogiendo con beneplácito los esfuerzos del Enviado Especial para la Seguridad Vial, con el apoyo de secretaría de la Comisión Económica para Europa, para movilizar un compromiso político de alto nivel sostenido y efectivo respecto de la seguridad vial promoviendo la concienciación acerca de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y la adhesión a ellos, el intercambio de buenas prácticas, en particular mediante la participación en conferencias mundiales y regionales, y el fomento de la asignación de más fondos para la seguridad vial,

Tomando nota del informe del Foro Internacional de Transporte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos titulado *Cero muertes y lesiones de gravedad por accidentes de tránsito: liderar un cambio de paradigma hacia un sistema seguro* y del memorando de intención concertado por el Foro

³ Véase Organización Internacional de Normalización, ISO 39001: 2012.

Internacional de Transporte, el Banco Mundial y la Federación Internacional de Automovilismo para crear observatorios regionales de datos sobre seguridad vial, y observando las labores de promoción de la prevención eficaz de lesiones causadas por accidentes de tráfico que llevará a cabo el Foro Internacional de Transporte en la próxima Cumbre sobre la Seguridad del Transporte, que se celebrará en Leipzig (Alemania) del 23 al 25 de mayo de 2018,

Reconociendo el compromiso de los Estados Miembros y la sociedad civil con la seguridad vial, evidenciado por su participación en la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, en particular en la cuarta edición, celebrada del 8 al 14 de mayo de 2017, en la que se pusieron de relieve los peligros que entraña la velocidad a fin de promover la adopción de medidas para reducir la velocidad e incrementar la seguridad en las vías de tránsito de todo el mundo,

Reconociendo también el compromiso continuado de los Estados Miembros y la sociedad civil con la seguridad vial, que se pone de manifiesto en la observancia del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año,

Reconociendo además los esfuerzos de los Estados Miembros para contribuir a la seguridad vial internacional mediante la investigación y la recopilación de pruebas para fundamentar las políticas y el fomento del intercambio de mejores prácticas para incrementar la seguridad de las infraestructuras y los vehículos, así como el comportamiento de las personas en la circulación vial,

Reconociendo que prestar servicios y condiciones básicas para abordar la cuestión de la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los Gobiernos, habida cuenta, en particular, de la función decisiva que pueden desempeñar los órganos legislativos en la aprobación y la aplicación de políticas y leyes de seguridad vial exhaustivas y eficaces, y reconociendo, al mismo tiempo, que hay una responsabilidad compartida de avanzar hacia un mundo libre de muertes y lesiones graves causadas por los accidentes de tráfico y que abordar la cuestión de la seguridad vial exige la colaboración de múltiples interesados entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación,

Encomiando a la Organización Mundial de la Salud, así como a las comisiones regionales y otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, por facilitar el proceso de formulación de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario y de los indicadores correspondientes sobre seguridad vial, en cumplimiento de la solicitud formulada por la Asamblea General en su resolución 70/260, así como por la Asamblea Mundial de la Salud en su resolución 69.7, aprobada el 28 de mayo de 2016⁴,

1. *Reitera su invitación* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁵;

2. *Acoge con beneplácito* la aprobación por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) de la Nueva Agenda Urbana⁶, en la que, teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas, presta la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público seguro,

⁴ Véase Organización Mundial de la Salud, documento WHA69/2016/REC/1.

⁵ Resolución 70/1.

⁶ Resolución 71/256, anexo.

asequible, accesible y sostenible y otros medios de transporte no motorizado, con especial atención a las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad;

3. *Acoge con beneplácito también* la aprobación por consenso de las 12 metas mundiales de desempeño de carácter voluntario para los factores de riesgo de la seguridad vial y los mecanismos de prestación de servicios en la reunión de los Estados miembros de la Organización Mundial de la Salud, celebrada en Ginebra los días 20 y 21 de noviembre de 2017, observa la labor realizada por la Organización Mundial de la Salud para elaborar los indicadores correspondientes con el objetivo de facilitar la evaluación de los progresos hacia el logro de esas metas, alienta a que se apliquen esos indicadores, cuando proceda, y, a este respecto, alienta a la Organización Mundial de la Salud a que lleve a cabo actividades para ayudar a los países, especialmente los países de África y los países menos adelantados, a aplicar las metas y evaluar el progreso realizado;

4. *Alienta* a los Estados Miembros a que adopten medidas, de conformidad con las buenas prácticas, para alcanzar las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario;

5. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que elaboren y pongan en práctica planes nacionales de seguridad vial, según corresponda, y consideren la posibilidad de aprobar una legislación amplia, de conformidad con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con miras a alcanzar la meta de aumentar el porcentaje de países que tienen una legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad, y el exceso de velocidad, del 15% a por lo menos el 50% para 2020, de conformidad con lo acordado en la resolución 64/255, y a que consideren la posibilidad de adoptar leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;

6. *Reafirma* la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949⁷, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968⁸, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968⁹, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercaderías peligrosas, de 1957, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomia a los Estados Miembros que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial;

7. *Alienta* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad;

8. *Alienta* a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las carreteras con una infraestructura vial más segura, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes en que se vean involucrados medios de transporte motorizado y no motorizado, mediante una combinación de planificación adecuada y evaluación de la

⁷ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 125, núm. 1671.

⁸ *Ibid.*, vol. 1042, núm. 15705.

⁹ *Ibid.*, vol. 1091, núm. 16743.

seguridad, el diseño, la construcción y el mantenimiento de carreteras, teniendo en cuenta la geografía del país;

9. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las carreteras, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie;

10. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial en consonancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción;

11. *Invita* a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de establecer mecanismos de evaluación periódica de los vehículos a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes;

12. *Alienta* a los Estados Miembros a que proporcionen información a los consumidores sobre la seguridad de los vehículos mediante programas de evaluación de vehículos nuevos que sean independientes de los fabricantes, y alienta también a los Estados Miembros a que compartan esa información con la Organización Mundial de Salud y con otros países, en particular los países en desarrollo y los países menos adelantados, entre otros;

13. *Alienta también* a los Estados Miembros a que promuevan la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto, a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible;

14. *Alienta además* a los Estados Miembros a que adopten, apliquen y hagan cumplir políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles;

15. *Invita* a los Estados Miembros a que planifiquen y realicen campañas de mercadotecnia social adecuadas para dar a conocer y celebrar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año;

16. *Alienta* a los Estados Miembros a que fortalezcan la atención previa a la hospitalización, incluidos los servicios de salud de emergencia y la respuesta inmediata después de los accidentes, los protocolos hospitalarios y ambulatorios para los servicios de tratamiento de traumatismos, y los servicios de rehabilitación, y solicita a la Organización Mundial de la Salud que apoye a los Estados Miembros en esos esfuerzos;

17. *Invita* a los Estados Miembros a que compartan a nivel bilateral, regional e internacional, según proceda, en particular por conducto de la Organización Mundial de la Salud, las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, cuando lo soliciten los Estados Miembros, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información;

18. *Insta* a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas vulnerables entre los usuarios de las carreteras, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, en consonancia con los instrumentos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Convención sobre los Derechos del Niño¹⁰ y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad¹¹;

19. *Alienta* a los Estados Miembros y a las entidades del sector privado que aún no lo hayan hecho a establecer un mecanismo eficaz para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones por accidentes de tráfico causadas por conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos comerciales, debido a peligros asociados específicamente a su trabajo, en particular la fatiga;

20. *Invita* a los Estados Miembros a que incorporen plenamente una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de políticas relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, especialmente en las carreteras y zonas circundantes y el transporte público;

21. *Alienta* a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo;

22. *Invita* a los Estados Miembros a que elaboren políticas públicas para reducir los accidentes laborales de tráfico, con la participación de los empleadores y los trabajadores, a fin de cumplir las normas internacionales sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y condiciones adecuadas de carreteras y vehículos, prestando especial atención a la cuestión de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, en particular las de los conductores de vehículos comerciales;

23. *Invita también* a los Estados Miembros a que faciliten la pronta rehabilitación y reinserción social, incluso en el mundo del trabajo, de los heridos y las personas con discapacidades causadas por accidentes de tráfico y ofrezcan apoyo integral a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias;

24. *Invita además* a los Estados Miembros a que sigan aplicando marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas internacionalmente reconocidas, incluidas la capacitación, la certificación y la concesión de licencias, la restricción de las horas de conducción y las condiciones de trabajo, que se centren en abordar las principales causas de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados, reconociendo que la distracción es una causa importante de accidentes;

25. *Invita* a los Estados Miembros a que apoyen, según corresponda, las actividades del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial;

26. *Acoge con beneplácito* las medidas adoptadas por el Secretario General y el sistema de las Naciones Unidas para fomentar la seguridad vial a través de la estrategia de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y las muertes y lesiones causadas por esos accidentes

¹⁰ *Ibid.*, vol. 1577, núm. 27531.

¹¹ *Ibid.*, vol. 2515, núm. 44910.

entre el personal de las Naciones Unidas y la población civil de los países anfitriones y receptores;

27. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como a otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas, que prosigan las actividades encaminadas a apoyar la aplicación de los objetivos y las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, velando por la coherencia a nivel de todo el sistema;

28. *Reitera su invitación* a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades de apoyo a las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y los mecanismos de prestación de servicios, así como a las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando al mismo tiempo modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples con el mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales y la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y alentando a que se forjen nuevas alianzas y se establezcan iniciativas de colaboración, como la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que auspicia la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, así como por parte de las organizaciones no gubernamentales, las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación;

29. *Solicita* al sistema de las Naciones Unidas, en particular a las comisiones regionales, la Organización Mundial de la Salud y otros organismos pertinentes de las Naciones Unidas, que ayude a los Estados Miembros, previa solicitud de estos, a aplicar las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario para la seguridad vial, según proceda;

30. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud que siga supervisando, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción;

31. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que faciliten la organización de actividades en 2019 para la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial;

32. *Invita* a todos los interesados pertinentes, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que aumenten la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario;

33. *Acoge con beneplácito* el establecimiento del fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial a fin de apoyar los progresos hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial y las metas mundiales pertinentes, y alienta a todos los interesados en la seguridad vial a que contribuyan al fondo;

34. *Destaca*, en vista de que el Decenio de Acción concluye próximamente, en 2020, y que el plazo para la consecución de la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 vence en 2020, y habida cuenta de los plazos de las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, que es necesario definir un nuevo calendario para reducir el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico, teniendo en cuenta las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario para los factores de riesgo de la seguridad vial y los mecanismos de prestación de servicios;

35. *Acoge con beneplácito* el ofrecimiento del Gobierno de Suecia de acoger la tercera conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, que se celebrará en 2020, sobre la base de la labor llevada a cabo en Mascate en 2007 durante la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en 2009, y la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia en 2015, a fin de reunir a delegaciones de ministros y representantes encargados del transporte, la salud, la educación, la seguridad y la aplicación conexa de las normas de tráfico y otras partes interesadas, con el objetivo de reducir o eliminar las muertes y las lesiones graves causadas por accidentes de tráfico, examinar los progresos alcanzados en el logro de los objetivos del Decenio de Acción y las metas pertinentes de la Agenda 2030, y brindar a los Estados Miembros la oportunidad de examinar las maneras de lograr los objetivos de la Agenda para que puedan preparar una declaración orientada al futuro sobre el período de aquí a 2030;

36. *Recomienda* que se celebre una reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en el momento más oportuno después de 2020, con el fin de evaluar los progresos realizados en la consecución de las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030;

37. *Decide* incluir en el programa provisional de su septuagésimo cuarto período de sesiones el tema titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” y solicita al Secretario General que la informe en ese período de sesiones sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción.

*82ª sesión plenaria
12 de abril de 2018*