



Asamblea General

Distr. general
2 de mayo de 2016

Sexagésimo noveno período de sesiones
Tema 13 del programa

Resolución aprobada por la Asamblea General el 15 de abril de 2016

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/70/L.44 y Add.1)]

70/260. 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, y 68/209, de 10 de abril de 2014, 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 mundo¹ 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,

Reafirmando también su resolución 69/313, de 27 de julio de 2015, relativa a la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, que es parte integral de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, le sirve de apoyo y complemento, ayuda a contextualizar las metas relativas a sus medios de implementación con políticas y medidas concretas, y reafirma el resuelto compromiso político de hacer frente al problema de la financiación y de la creación de un entorno propicio a todos los niveles para el desarrollo sostenible, en un espíritu de alianza y solidaridad mundiales,

¹ A/70/386.



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 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,

Observando que, en el punto medio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son previsibles y 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 entre el 3% y el 5% del producto interno bruto anual que supone para los países, hace que reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico sea una prioridad urgente del desarrollo, 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 el hecho de que el número de accidentes de tráfico sigue siendo inaceptablemente alto pese a que el número de víctimas mortales se ha estabilizado desde 2013, y los accidentes son una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo, ya que mueren más de 1,25 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,

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 al Gobierno de la Federación de Rusia por acoger la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, que culminó en la Declaración de Moscú², y al Gobierno del Brasil por acoger la segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia los días 18 y 19 de noviembre de 2015, que culminó en la Declaración de Brasilia, y a Omán por su papel en la preparación de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, celebrada del 23 al 29 de abril de 2007, durante la sexta reunión del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, celebrada en Muscat los días 27 y 28 de febrero de 2007,

Encomiando a los Estados Miembros que han aprobado una legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad, y el exceso de velocidad, y señalando a la atención otros factores de riesgo, como la visibilidad, las condiciones médicas y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la fatiga, el uso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto,

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 la rehabilitación y reintegración a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias,

Alentando a los Estados Miembros a promover las asociaciones 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 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

² A/64/540, anexo.

la Organización Internacional del Trabajo, entre otras entidades, para 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 Unidas³ y en la preparación y la publicación del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*, el tercero de una serie de informes para supervisar los progresos realizados durante el período que abarca el Decenio de Acción, conforme a lo solicitado en la resolución 62/244 de la Asamblea, y a los 180 Estados Miembros que participaron en la encuesta,

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,

Observando 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 sigue realizando el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que tiene por objeto modificar la reglamentación sobre vehículos para mejorar su desempeño en materia de seguridad,

Observando con aprobación el proyecto de la Comisión Económica para Europa, en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y la Comisión Económica para África, en el marco de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, cuyo objetivo es fortalecer la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial en determinados países,

Tomando nota del estudio de las comisiones regionales de las Naciones Unidas titulado “Transport for sustainable development: the case of inland transport” (El transporte para el desarrollo sostenible: el caso del transporte interior) elaborado en cooperación con la Unión Internacional de Transportes por Carretera y la Unión Internacional de Ferrocarriles, que da una imagen justa de la situación de la seguridad vial en los cinco continentes, comparte las prácticas óptimas e indica los problemas de la seguridad vial y ofrece soluciones,

³ Véase la resolución 58/289.

Tomando nota también del Código de prácticas de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y la Comisión Económica para Europa sobre la arrumazón de las unidades de transporte que entró en vigor en 2015 y tiene por objeto aumentar la seguridad en la manipulación de los contenedores y reducir el número de incidentes en todos los medios de transporte que se puedan atribuir a prácticas deficientes en la arrumazón de la carga,

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 la creación del Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible y el nombramiento del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, con el apoyo de secretaría de la Comisión Económica para Europa, como un instrumento eficaz para movilizar un compromiso político sostenido 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 mediante la participación en conferencias mundiales y regionales y la recaudación de fondos para la seguridad vial,

Reconociendo el compromiso de los Estados y la sociedad civil con la seguridad vial mediante su participación en las Semanas Mundiales de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, en particular durante la tercera, celebrada del 4 al 10 de mayo de 2015, en la que se puso de relieve la difícil situación de los niños en las carreteras del mundo a fin de promover la adopción de medidas para garantizar mejor su seguridad, incluida, entre otras cosas, la Declaración de los Niños para la Seguridad Vial,

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 que prestar servicios y condiciones básicas para abordar la cuestión de la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los Gobiernos, 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,

1. *Invita* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁴;

⁴ Resolución 70/1.

2. *Hace suya* la Declaración de Brasilia, aprobada en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia los días 18 y 19 de noviembre de 2015;

3. *Alienta* a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat III), teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones ocurren en las vías urbanas, a prestar la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público seguro, asequible, accesible y sostenible y otros medios de transporte no motorizado, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad en la futura Nueva Agenda Urbana;

4. *Invita* a la Novena Conferencia Mundial de Promoción de la Salud que se celebrará en Shanghai (China) en noviembre de 2016, cuyo objeto es movilizar a los Gobiernos y la sociedad civil para actuar como determinantes sociales de la salud e intercambiar experiencias nacionales de acción intersectorial, a que examine el papel del sector de la salud en la promoción de la seguridad vial y la movilidad segura;

5. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que elaboren y pongan en práctica planes nacionales de seguridad vial 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 el objetivo 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, dispositivos protectores para niños 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 prácticas basadas 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 1949⁵, la Convención de la Circulación Vial, de 1968⁶, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968⁷, 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

⁵ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 125, núm. 1671.

⁶ *Ibid.*, vol. 1042, núm. 15705.

⁷ *Ibid.*, vol. 1091, núm. 16743.

motorizado y no motorizado, mediante una combinación de planificación adecuada y evaluación de la 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. *Alienta* 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;

12. *Alienta también* 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;

13. *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;

14. *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, mediante la aplicación de leyes adecuadas, la creación de capacidad y la mejora del acceso oportuno a la atención integral de la salud, y solicita a la Organización Mundial de la Salud que apoye a los Estados Miembros en esos esfuerzos;

15. *Insta* a los Estados Miembros a que promuevan, adapten y 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 Niño⁸ y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad⁹;

⁸ *Ibid.*, vol. 1577, núm. 27531.

⁹ *Ibid.*, vol. 2515, núm. 44910.

16. *Alienta* a los Estados Miembros a que adopten medidas apropiadas para velar por que las personas con discapacidad y otros usuarios con movilidad reducida tengan acceso, en igualdad de condiciones, al entorno físico de carreteras y zonas circundantes y al transporte en las zonas urbanas y rurales, e invita a los Estados Miembros a que se adhieran a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad;

17. *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;

18. *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 matrícula 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;

19. *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;

20. *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;

21. *Invita* 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;

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

23. *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 y las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, velando por la coherencia a nivel de todo el sistema;

24. *Invita nuevamente* a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades del Decenio de Acción y las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples con el mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales, la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, las organizaciones

no gubernamentales, las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación;

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

26. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, que siga facilitando, por conducto de los mecanismos existentes, entre otros el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, un proceso transparente, participativo y sostenible con todas las partes interesadas para ayudar a los países interesados a formular objetivos mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios para reducir el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tráfico en el contexto del proceso conducente a la definición y la utilización de indicadores para las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 y el Plan Mundial para el Decenio de Acción;

27. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que faciliten la organización de actividades en 2017 para la cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial;

28. *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, por ejemplo, por medio de los fondos existentes, como el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, y estudien modalidades de financiación nuevas e innovadoras para apoyar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción y las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, en particular en los países en desarrollo;

29. *Solicita* al Secretario General que considere la posibilidad de establecer, con cargo a contribuciones voluntarias, un fondo fiduciario de seguridad vial, a fin de apoyar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción y los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, según proceda, y que informe al respecto a los Estados Miembros;

30. *Decide* incluir en el programa provisional de su septuagésimo segundo período de sesiones el tema titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, solicita al Secretario General que informe a la Asamblea General en ese período de sesiones sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción, e invita a los Estados Miembros a que, durante ese período de sesiones, consideren la posibilidad de presentar periódicamente los futuros informes, teniendo en cuenta la labor sobre la revitalización de la Asamblea General.

*91ª sesión plenaria
15 de abril de 2016*