



第六十六届会议

议程项目 12

全球道路安全危机

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递世界卫生组织同联合国各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告。

摘要

本报告提供了大会关于加强全球道路安全的第 58/289 号、第 60/5 号、第 62/244 号和第 64/255 号决议所载建议的最新执行情况，涵盖期间为上一次给大会的报告(A/64/266)印发以来的两年(2009年10月至2011年8月)。报告阐述了全球道路安全界为实现道路安全行动十年各项目标所开展的活动和取得的成就，还介绍了一些持续开展的道路安全活动，以此证明这一问题已在世界各地得到认识，而各国政府和其他利益攸关方仍需设法遏制当前道路交通事故的趋势及其对公共健康和发展的影响。报告所述期间两个最值得关注的道路安全活动是 2009 年 11 月由俄罗斯联邦主办首届全球道路安全问题部长级会议以及 2011 年 5 月启动道路安全行动十年。两个活动都促使许多国家从最高政治级别重视这个问题，并拟订相关应对计划和目标。报告结尾部分提出了实现道路安全行动十年各项目标的一些建议，供大会审议。



目录

	页次
一. 导言	3
二. 关于道路安全行动十年的呼吁	3
三. 启动道路安全行动十年	4
四. 国际法律文书、决议和政策工具	6
五. 技术支持与协作	7
六. 宣传	12
七. 十年活动的数据收集和研究/监测	15
八. 财政支持	16
九. 结论和建议	16

一. 引言

1. 世界上每年有近 130 万人死于道路事故，其中 90%发生在中低收入国家。另有 2 000 至 5 000 万人受重伤。道路交通伤害也是 10 岁至 24 岁青少年的首要死因。大量道路交通死伤案件可通过消除主要起因加以预防，包括超速、不使用安全带和儿童约束装置、酒后驾驶、两轮和三轮机动车驾驶员不带头盔、道路设计欠佳和保养不当、基础设施和车辆不安全以及创伤护理不当。

2. 世界卫生组织(世卫组织)和世界银行于 2004 年世界卫生日之际联合发表《世界预防道路交通伤害报告》，着重强调了预防道路交通伤害的重要性，并提出了各国应对这一问题的若干建议。自该报告推出以来，大会已通过四项关于加强全球道路安全的决议(第 58/289 号、第 60/5 号、第 62/244 号和第 64/255 号)。

3. 根据大会第 58/289 号决议授予的协调任务，世卫组织同联合国各区域委员会密切合作，为联合国道路安全协作机制的创立提供了便利。该机制每半年召开一次会议，协调其成员开展的道路安全活动，自 2009 年 9 月以来已举行四次会议。截至 2011 年 4 月，除各区域委员会外，该机制还拥有 50 多名成员，包括国际组织、政府、基金会和中心、以及非政府和私营部门组织。所代表的部门数量之多和范围之广(例如卫生、运输、开发银行)，加上不断有其他组织表示有兴趣参与，都证明这一协作已经得到广泛支持。

4. 本报告是秘书长自大会第 64/255 号决议宣布道路安全行动十年(2011-2010 年)以来编写的第一份关于加强全球道路安全的报告，涵盖期间为 2009 年 10 月至 2011 年 8 月。报告阐述了联合国各组织、全球道路安全机构、私营部门和民间社会自上一次给大会的报告(A/64/266)提交以来开展的活动和取得的进展。最值得关注的是，其中介绍了世界各地为消除道路交通事故的主要风险因素以期减少相关死伤所作的努力。

二. 关于道路安全行动十年的呼吁

5. 2009 年 11 月 20 日，来自 150 个国家的 70 多位运输、卫生和内政部长及其他政府官员在 11 月 19 日和 20 日举行的首届全球道路安全问题部长级会议闭幕时通过了《莫斯科宣言》，¹ 这是俄罗斯联邦政府主办的一次具有里程碑意义的道路安全活动。除邀请大会宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年外，这一历史性文件还鼓励进一步执行《世界预防道路交通伤害报告》所载建议，呼吁为满足行人、骑自行车者和骑摩托车者的需求作出特别努力，建议加强国家道路安全立法和执法以及通过有效执行国际法律文书统一有关规章，支持增强紧急创伤护理，并请国际发展界提供更多资金。德米特里·梅德韦杰夫总统向出

¹ A/64/540, 附件; 另见 http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html。

席会议的大约 1 500 名代表，包括政府部长、联合国机构代表、民间社会组织成员、私营企业领袖和其他道路安全专家发表了演讲。与会者提醒注意要采取行动应对道路交通事故所产生的广泛且不断增加的全球影响，他们还审查了《世界预防道路交通伤害报告》的执行进展情况，并分享了有关道路安全的信息和良好做法。

6. 2010 年 3 月 2 日，大会通过第 64/255 号决议，宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，其目标是稳定并逐步降低世界各地预计道路交通死亡人数。大会还请世卫组织和联合国各区域委员会同联合国道路安全协作机制和利益攸关方合作拟订指导十年相关活动的行动计划，吁请会员国开展道路安全活动，包括碰撞后护理和残疾人康复活动，并在各自计划中列入对中低收入国家易受伤害者及其他道路使用者给予格外关注的活动，邀请金融机构和区域开发银行协助发展中国家建设可持续的公交运输系统，呼吁采取多部门联合行动以提高就道路安全关键风险因素进行全面立法的国家的比例，并鼓励会员国加强现有立法的执法力度，加入和执行联合国有关道路安全的各项法律文书，同时遵守《残疾人权利公约》。

三. 启动道路安全行动十年

7. 道路安全行动十年是一个历史性机遇，为会员国及其伙伴提供了最终可挽救数百万人生命的行动框架。远景是建设一个人人皆可安全使用世界道路的世界。反之是令人生畏的：如果不采取行动应对当前危机，道路交通死亡人数预计将从目前每年近 130 万人增至 2020 年超过 190 万人。行动十年的目标是稳定并逐步降低可能丧失生命的人数。

8. 世卫组织和联合国各区域委员会同联合国道路安全协作机制中的其他伙伴及其他利益攸关方合作，经过一个广泛的协商进程，包括与主要利益攸关方进行面对面讨论和通过互联网征求公众意见，拟订了《2011-2020 道路安全行动十年全球计划》。² 该计划为各国可在行动十年中开展的活动提供了一个全面框架，并提出了五大类“支柱”活动：道路安全管理，增强道路和机动安全，增强车辆安全，增强道路使用者安全，以及碰撞后应对。该计划还提议了衡量每个领域进展情况的指标，并邀请各国政府、国际机构、民间社会组织、私营部门和其他利益攸关方将其用作开展各类活动支持行动十年的指导文件。

9. 道路安全标签作为行动十年的重要视觉识别符号，将把行动十年背景下作出的种种努力连结在一起。其目的是鼓励参与行动十年的各团体“佩戴标签、坚定信念、采取行动”，包括佩戴并在十年相关活动的宣传资料上展示这一标签，思考道路交通事故的影响和加以预防的可能性，以及采取行动确保道路更加安全。

² 可查阅 http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/chinese.pdf。

10. 2011年5月11日，行动十年在世界各地至少110个国家启动。在300个已作登记的启动仪式³中，有数十个邀请到了总统和总理及其他高级要员参加。⁴在这些高级别活动中，许多国家借机发布具体的十年行动计划或通过新的立法应对具体的道路安全风险。例如，贝宁、危地马拉、洪都拉斯、立陶宛、墨西哥、菲律宾和汤加按照《全球计划》发布了全国道路安全战略，库克群岛、马来西亚和越南目前也正在起草类似计划。

11. 澳大利亚布里斯班、布宜诺斯艾利斯、科伦坡、巴西库里蒂巴、日内瓦、河内、伦敦、莫斯科、纽约、里约热内卢、澳大利亚悉尼、加拿大多伦多和华沙等地的全国地标建筑纷纷打出道路安全标签的灯饰，这些灯饰的宣传照片通过社交媒体流传至世界各地。

12. 许多国家的政府官员、私营部门参与者和学术界人士就成立道路安全领导机构和设定国家目标的问题进行了实质性讨论。为了行动十年，有关道路安全的法律作了修订，执法也得到强化。

13. 除各国启动仪式外，区域一级也举办了一些活动，包括塞尔维亚政府为欧洲经济委员会(欧洲经委会)启动行动十年而主办的活动、墨西哥政府在伊比利亚-美洲和加勒比道路安全大会期间为拉丁美洲启动仪式而主办的活动等。全球一级围绕行动十年开展的活动则包括美利坚合众国与三个区域委员会(欧洲经委会、拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)和亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会))在可持续发展委员会会议期间举办的联合国机构内部启动仪式、国际运输论坛和米其林环保挑战赛等。

14. 媒体对行动十年启动仪式的报道非常出色，63个国家的网络报纸登载了270多篇用英文、法文或西班牙文撰写的文章。《经济学人》、《华盛顿邮报》、《柳叶刀》、《印度时报》和《雅加达邮报》以及美国有线电视新闻网、英国广播公司和18家新闻通讯社作了专题报道。此外，各国政府、非政府组织、基金会和私营企业还在至少100家公共非媒体网站上介绍了启动仪式。仅举英文为例，就有大约150万个网页特别提到行动十年。行动十年在社交媒体上也大受关注，包括一个脸书(Facebook)页面、一个推特(Twitter)账户和一个分享照片的网络相册(Flickr)群。许多媒体机构和官方政府频道通过推特报道行动十年，送达200多万人。#roadsafetydecade作为行动十年的专用散列标签，已被推特转发1000多次，送达30多万人。

³ 关于已作登记的启动仪式完全清单，可查阅http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/national/en/index.html。

⁴ 塞浦路斯、埃塞俄比亚、墨西哥和斯里兰卡的启动仪式有总统出席；肯尼亚有副总统和运输部长以及肯特郡迈克尔亲王出席；联合王国首相出席；埃及的启动仪式得到了总理、内政部、欧洲联盟驻埃及大使兼使团团长、其他欧洲高级代表以及联合国机构的现场支持。

15. 下文各节介绍的一些活动，都是为了支持行动十年和帮助执行《全球计划》而提出。

四. 国际法律文书、决议和政策工具

16. 2009–2011 年期间，欧洲经委会继续统一道路交通安全领域的国际标准。截至 2011 年 8 月，1949 年和 1968 年《道路交通公约》分别有 96 个和 70 个缔约国，《欧洲国际道路运输车辆从业人员工作协定》有 50 个缔约国。在统一车辆规章方面，1958 年《关于对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件条件的协定》和 1998 年《关于对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全球性技术规章的协定》分别有 46 个和 32 个缔约国，汽车工业大国大多已包含在内。不过，1997 年《关于对轮式车辆的定期技术检查采用统一条件以及对等承认这种检查的协定》相对滞后，只有 12 个缔约国。

17. 欧洲经委会公布了方便用户的改良版道路交通及路标和信号综合决议，⁵ 其目标是创建可指导各国加强道路安全的参考工具，并提供一个可在国际一级进一步推动自愿统一相关规章的框架。

18. 自 2010 年以来，世界卫生大会已通过三项涉及道路安全的决议。2010 年 5 月，世界卫生大会通过了关于减少有害使用酒精全球战略的第 63/13 号决议。该战略强调了国家一级政策选择和干预措施的十大领域，包括酒驾政策和对策，以及全球行动的四个优先领域。⁶ 2011 年 5 月，关于预防儿童伤害的第 64/27 号决议和关于青年与健康风险的第 64/28 号决议获得通过。关于预防儿童伤害的决议敦促成员国将预防儿童伤害作为优先事项，执行《世界预防儿童伤害报告》所载建议，包括确保儿童交通安全的良好做法，并制订和执行附有现实目标的多部门政策和行动计划。关于青年与健康风险的决议确认了关于 2011–2020 道路安全行动十年的呼吁，敦促成员国依照本国法律和规章酌情加快采取行动，制订可用于处理影响年轻人健康的主要决定因素，包括道路安全相关问题的政策和计划。

19. 其他联合国机构也日益重视道路安全问题，麻醉药品委员会关于促进国际防止酒驾合作的第 54/2 号决议就是一个证明。该决议鼓励成员国支持各国和国际社会为收集酒驾数据所作的努力，敦促他们参加 2011 年 7 月举行的首次酒驾问题研讨会，并着重强调在执行其他道路安全措施的同时连贯采取预防和执法措施的重要性。另一个证明是国际电信联盟(国际电联)理事会关于国际电联在信息和

⁵ 可查阅 <http://live.unece.org/transwelcome/areas-of-work/road-safety-forum/publications.html>。

⁶ 关于该战略，可查阅 http://www.who.int/substance_abuse/activities/gsrhwa/en/index.html。

通信技术以及加强道路安全领域的作用的第 1318 号决议，其中邀请电联成员国采取实际步骤，兼顾使用信息和通信技术及驾驶者分心所带来的风险以及技术对于加强全球道路安全的好处，推动制订国家及国内政策和方案。⁷

五. 技术支持与协作

A. 支柱 1：道路安全管理

20. 由联合国开发计划署供资设立的“加强全球道路安全：设定区域和国家减少道路交通伤亡目标”项目，目的在于协助中低收入国家政府制订区域和国家道路安全目标。该项目由联合国全部五个区域委员会共同实施，欧洲经委会担任协调人，内容包括区域会议和研讨会（以及安排来自一些中低收入国家的专家对瑞典进行考察）、咨询服务、个案研究和一份关于设定和实现道路安全目标的报告。相关产出已提供给全球道路安全问题部长级会议。该项目在 2010 年发表最终报告⁸后结束。

21. 2009 年，世界银行全球道路安全融资机制公布了道路安全管理能力评审准则，为评估一国执行《世界预防道路交通伤害报告》所载主要决议的体制能力提供了框架。在评估过程中，这一准则成为各国加强道路安全领导机构的效力和效率、确定安全系统执行战略和执行方式以取得更加可持续成果的重要工具。该融资机制目前正在中国、印度和俄罗斯联邦等国开展道路安全管理能力评审和基础设施安全评级问卷调查。

22. 2009–2011 年期间，全球道路安全融资机制开发了国际道路执法组织方案并成立了相关管理机构，即一个由高警衔国际警务专业人员组成的执法咨询小组。该组织的目标是通过在道路安全执法行动中提供领导能力支助和专门知识，改善中低收入国家对道路安全执法的治理，目前已在阿根廷、格鲁吉亚、摩尔多瓦共和国和乌干达开展活动。澳大利亚政府已表示愿意向发展中国家政府免费提供由澳大利亚和新西兰道路交通运输管理协会（澳新交通管理协会）制作的九个国家道路安全指南，这九个指南涵盖了道路安全管理和交付的各个方面，包括拟订道路安全战略、事故发生地处理、道路安全审计和路侧危险物管理等。

23. 全球道路安全伙伴关系正在扩展多部门结伴处理办法，并与 30 个国家一道，通常在国家以下一级执行多部门结伴方案。其中一个例子是该伙伴关系在巴西 20 个城市实施的获奖办法“主动结伴战略”（涉及大约 1 000 万人），2010 年，这一处理办法被巴西联邦政府交通发展项目“Vida no transito”采用。主动结伴战略目前正被推广到非洲和亚洲城市。

⁷ 可查阅 www.itu.int/en/pages/default.aspx。

⁸ 可查阅 www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf。

24. 作为国际运输论坛/经济合作与发展组织(经合组织)同全球道路安全融资机制签订的谅解备忘录的一项内容,2010年4月,根据道路交通事故数据库的国家结对方案,首次技术交流在一个发展中国家与该数据库一个成员国之间进行。国家结对方案作为一个辅导进程的组成部分,可帮助受益国逐步建立道路安全数据和管理体系,并最终成为道路交通事故数据库的积极成员。技术交流方案设立了西班牙和阿根廷之间的知识转让机制,帮助阿根廷建立了国家道路安全观测站,并推动该区域多个国家就建立伊比利亚-美洲道路安全观测站的必要性进行了讨论。目前正按照国际运输论坛/经合组织同全球道路安全融资机制的交流方案,在非洲和亚洲探讨建立类似伙伴关系。抛开与融资机制的谅解备忘录,类似项目也正通过自愿捐赠陆续推出。荷兰道路安全研究所与柬埔寨国家道路安全委员会始于2010年的结对行动得到了人人享有道路安全组织(荷兰)和国际残疾协会(比利时)的支持,重点在于改善道路事故受害人信息系统和拟订2011-2020年行动计划的绩效指标。

25. 欧洲联盟委员会于2010年7月20日通过了具有挑战性的计划,未来10年将把欧洲道路上的交通事故死亡人数减半。2011-2020年欧洲道路安全政策系列指导方针提出了多项举措,包括设定更高车辆安全标准、改善对道路使用者的培训、以及加强道路规则的执行等。⁹

26. 黑海经济合作组织12个成员国的道路安全性能,成为2010年11月在希腊约阿尼纳举行的欧洲经委会-黑海经合组织加强黑海经合组织区域道路安全会议的主题。各国在会议上围绕道路安全管理、增强道路和机动安全、增强车辆安全、增强道路使用者安全以及碰撞后应对等五大支柱,讨论了全球和欧洲道路安全问题。与会者认可了《约阿尼纳宣言》,¹⁰重申了将解决道路安全问题作为紧急事项的重要性,并邀请黑海经合组织成员国设定本国为行动十年减少伤亡人数的目标,考虑设定关于到2020年将区域道路交通死亡总人数减半的区域减少伤亡人数的目标,并建立适当的监测机制。此外还推出了就绪评估机制,协助衡量在落实行动十年方面取得的进展。

27. 欧洲运输安全理事会于2010年发布了第五份道路安全性能指数报告。¹¹该指数涵盖道路安全的所有相关领域,包括道路使用者的行为举止、基础设施与车辆、以及更加广义而言的道路安全政策制订。该报告则作为一个政策工具,通过比较欧洲联盟各成员国的绩效,查明和推广良好做法,帮助各成员国加强道路安全。来自30个国家的国家级研究组织和独立研究所参与这一方案。

⁹ 可查阅 ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm。

¹⁰ 可查阅 www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf。

¹¹ 可查阅 www.etsc.eu/home.php。

28. 2011 年 3 月发布的全球道路安全承诺,¹² 是各组织管理层为道路安全行动十年作出的保证, 因为在所有道路交通死亡事件中, 近 30% 与工作有关。这一承诺将帮助各组织制订管理道路运输所致关键风险的系统办法, 并借此促使道路安全结出成果。通过签署承诺, 各组织保证将通过实际行动努力实现零死亡和零重伤。任何组织赞成这一系统办法, 都可签署全球道路安全承诺。

29. 2011 年 4 月, 世界银行总裁罗伯特·佐利克与美洲开发银行共同主持会议, 启动了多边开发银行道路安全倡议。该倡议由全球道路安全融资机制协调, 参加者包括非洲开发银行、亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行、欧洲投资银行、美洲开发银行、伊斯兰开发银行和世界银行。这一倡议将把多边开发银行在 2009 年 9 月首届全球道路安全问题部长级会议之前发表的全面联合声明付诸行动。多边开发银行已承诺共享对实现行动十年稳定并逐步降低世界各地预计道路交通死亡人数的目标大有帮助的道路安全活动。这样做的目的是共同利用国家和区域道路安全方案, 帮助加快知识转让、加强体制能力和扩大道路安全投资。

30. 欧洲经委会围绕其题为“欧洲经委会区域运输促进可持续发展”的文件, 于 2011 年 5 月安排举办了运输促进可持续发展活动。这次活动是与亚太经社会和拉加经委会合作举办, 欧洲联盟通过介绍新的运输政策白皮书的各大基石提供支持, 美利坚合众国也介绍了该国的道路安全战略。

31. 国际标准化组织道路交通安全管理体系项目委员会 (ISO/PC 241) 正在草拟道路交通安全管理体系国际标准 ISO 39001。定于 2012 年最终审定的新标准, 将成为各国鼓励私营和公共组织努力建设全球安全道路运输体系的一个有效工具。

32. 比利时国际残疾协会同柬埔寨、老挝人民民主共和国和越南三国政府及民间社会对口组织密切协作, 实施道路安全方案。除与政府对口单位开展能力建设, 以及与柬埔寨多个政府机构就道路事故受害人信息系统结成伙伴关系外, 有关项目还涉及教育、公众认知、研究、急救和执法等领域。

B. 支柱 2: 加强道路和机动安全

33. 国际道路评估方案的评估已扩展至 27 个中低收入国家的 5 万公里道路, 全世界则已有 70 个国家的 40 多万公里道路接受评估。由该方案与澳大利亚道路研究所、国际汽车联合会 (国际汽联) 汽车与社会基金会、澳新交通管理协会、全球运输知识伙伴关系和世界银行全球道路安全融资机制协作开发的道路安全工具包,¹³ 免费提供关于道路事故造成伤亡的原因及如何加以预防的资料。该工具包以几十年道路安全研究为基础, 帮助工程师、规划员和决策者拟订针对小汽车乘

¹² 该承诺可通过这一网站签署: www.grsroadsafety.org/global_road_safety_commitment/。

¹³ 可查阅 toolkit.irap.org/。

员、骑摩托车者、行人、骑自行车者、重型车辆乘员和公交使用者的安全计划。2010年，该工具包增加内容，列入了关于增强道路使用者和车辆安全的资料，并被翻译成多种文字。

34. 国际汽联基金会、全球道路安全伙伴关系、国际道路评估方案、国际道路联合会、世界道路协会和世界银行全球道路安全融资机制全新发布了设计、建造和运营城市间道路网的“安全道路促发展”良好做法指南。¹⁴ 该指南于2010年5月26日在里斯本举行的国际道路联合会世界会议和在马尼拉举行的亚洲开发银行运输论坛上推出，展示了促进城市间道路基础设施安全的良好做法，成为提供各种来源详细资料和建议的“路标文件”。

35. 美洲开发银行的中美洲和加勒比区域道路安全项目是拉丁美洲第一个区域道路安全基础设施项目，涉及哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、墨西哥、尼加拉瓜和巴拿马等七国的3200公里道路，通过干预措施改善基础设施和改变道路使用者的行为举止。国际道路评估方案于2010年作了道路审计，评估了相关风险和成果。拟议干预措施将于2011年制订，随后于2012年在其中两个国家试行。

36. 1996年，国际海事组织、国际劳工组织和欧洲经委会审定了关于货运集装箱和联运车辆货物包装安全的国际准则，作为特定产业努力加强运输安全和减少货物不当包装所致碰撞事故的国际商定依据。遗憾的是，近期一些与货物有关的事件显示这些准则没有得到恰当执行。因此，2011年2月21日和22日在日内瓦举行了三方全球对话论坛，讨论修订和更新这一工具。该准则的修订工作目前正在进行中。

C. 支柱 3：加强车辆安全

37. 世界车辆法规协调论坛(欧洲经委会第29工作组)继续推动执行《行动计划》支柱3。第29工作组鼓励各国政府应用其制定的机动车辆安全条例，并鼓励政府和私营部门车队管理人员购买、操作和保养具有先进安全技术的车辆。各种新技术已获采用，车辆定期检查协议中也增加了安全附件。

38. 2011年设立了全球新车评估方案，以促进在行动十年期间制造更安全的汽车。事实证明，一些国家和区域的新车评估方案十分有助于建立促使消费者根据安全评级选择车辆的市场。全球新车评估方案致力于支持新兴市场建立新的消费者碰撞试验方案，因为新兴市场车辆增长很快，但关于耐撞性往往缺乏独立的消费者信息。一个例子是拉丁美洲新设立的拉美新车评估方案。全球新车评估方案还将为世界各地现有新车评估方案提供合作平台，以分享最佳做法，促进使用消费者信息，从而鼓励全球汽车市场都制造更安全的汽车。

¹⁴ 可查阅 www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf。

D. 支柱 4：加强道路使用者安全

39. 世卫组织、世界银行、国际汽联基金会和全球道路安全伙伴关系发布了一系列“应如何做”手册，协助各国政府执行《世界预防道路交通伤害报告》的某些建议。这些手册包括：头盔手册(2006 年)、酒驾手册(2007 年)、车速管理手册(2008 年)、以及安全带与儿童约束装置手册(2009 年)——各手册均已译成多种文字。2010 年出版了第五本手册，题为《数据系统：决策者和从业人员道路安全手册》。¹⁵ 该手册提供实用指导，协助建立数据系统，用以改进对国家交通伤害问题的计量，促进选择循证干预措施，并改善进展评价工作。该手册还论述了使用此类数据系统制定政策和干预措施以及评估预防措施的问题。

40. 由彭博慈善机构资助的 RS-10 项目支持执行一些切合实际的措施，通过在 10 个国家开展方案，使许多国家的交通伤亡人数急剧下降。这些预防方案最初在柬埔寨、墨西哥和越南试点，后来扩展到巴西、中国、埃及、印度、肯尼亚、土耳其和俄罗斯联邦，重点是使更多人使用摩托车头盔、安全带和儿童约束装置，以及减少酒驾和超速。这 10 个国家组建了管理该项目的全国部门间委员会，目前正在执行各种干预措施。初步评价结果表明，使用安全带和酒驾等方面的举止行为发生了积极变化，预计将使相关的伤亡人数减少。

41. 由于认识到雇主道路安全政策的重要作用，2010 年秘书长向联合国全体工作人员发布了一项关于道路和驾车安全的行政指示(ST/AI/2010/6)，内容包括规定操作联合国车辆时必须使用安全带和安全头盔，并禁止在药物作用下驾车、超速和驾车时使用移动电话。该指示鼓励联合国全体人员驾驶私人车辆时遵守相同的规则。

42. 由联邦快递赞助的全球儿童安全组织“安全步行”方案始于美国，现已扩展至九个国家，包括印度(2009 年 10 月)、越南(2009 年 12 月)和泰国(2011 年 1 月)。2009 年 10 月是这项全球性方案设立十周年，现已有 400 多万人参与，以创新、多元的方式协助避免步行儿童受伤。这些方式包括：通过宣传活动提高对步行儿童安全的认识；通过改善基础设施消除本地步行危险，创造更安全的环境；通过公共政策倡议影响涉及儿童的交通立法；向儿童提供交通安全教育和安全装置(例如反光镜)。

43. 2011 年，世卫组织和美国国家公路交通安全管理局推出一份出版物，提醒人们注意分心驾驶这一日益严重的问题。¹⁶ 该文件以使用移动电话为例，论述了范围更广的、与越来越多驾驶时使用通信技术有关的驾驶者分心问题，其中着重指出越来越多驾驶者使用移动电话这一情况以及对驾驶行为的不良影响和碰撞风险的增加，并概述了可采取哪些干预措施来解决这一问题。

¹⁵ 可查阅 www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html。

¹⁶ 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html。

44. 全球头盔普及倡议¹⁷在发展中国家实施摩托车头盔循证方案，采用五路并进方式，即：发放头盔；开展提高公众意识的教育活动和针对性方案；提供技术援助；开展研究、监测和评价。该倡议根据在越南成功实施头盔方案的经验，在非洲、亚洲和拉丁美洲推出了六项国家倡议，鼓励通过修改政策和投资决策，使更多摩托车驾驶者持久使用头盔。该倡议的合作伙伴包括亚洲预防伤害基金会、国际汽联基金会、国际摩托车联合会、美洲开发银行、美国疾病控制与预防中心和世界银行。

E. 支柱 5：碰撞后应对

45. 作为预防和减轻道路交通伤害等伤害后果从而减少残疾这项活动的一部分，世卫组织发布了若干关于加强创伤受害人急诊治疗和康复的规范性文件，其中包括 2010 年发表的《加强伤者护理：全球各地的成功事例和经验教训》¹⁸（个案研究来自入院前、入院后、康复和全系统环境，也来自世界所有区域各种社会经济水平的国家），以及关于创伤护理的暴力伤害与残疾预防短期课程，用于协助建设相关能力。¹⁹ 世卫组织和世界银行联合出版的《世界残疾报告》²⁰ 于 2011 年 6 月在纽约发布，旨在支持执行《残疾人权利公约》。该报告估计目前全世界 10 亿多人有残疾，并以现有最佳证据说明了哪些方式能克服保健、康复、教育、就业和支助服务方面的障碍，并能建立使残疾人享有积极生活的环境。

46. 世卫组织针对提供创伤服务的临床和行政人员编制了创伤护理短期课程，包括创伤护理系统规划管理²¹ 以及提高创伤护理质量。²² 每个短期课程均提供指导材料，帮助教员熟悉课程内容、讲课材料以及讲义和个案研究等辅助资料。

六. 宣传

47. 大会第 60/5 号决议邀请会员国和国际社会确认每年 11 月第三个星期日为世界道路交通事故受害者纪念日。每年世界各地继续通过越来越多的活动纪念这个日子；和平之路、安全国际道路旅行协会和欧洲道路交通事故受害者联合会及其相关组织等几个非政府组织也在世界各地促进纪念日活动。2010 年，欧洲道路交

¹⁷ 见 www.helmetvaccine.org/about/index.html。

¹⁸ 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/services/success/en/。

¹⁹ 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/en/。

²⁰ 可查阅 www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html。

²¹ 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_care/en/index.html。

²² 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_quality/en/index.html。

通事故受害者联合会各成员组织分享了相关活动录像。世界纪念日网站发布了许多国家 2010 年活动的情况。²³

48. 为不断支持非政府组织的宣传活动，世卫组织于 2011 年 3 月 14 日和 15 日在华盛顿特区的世卫组织美洲区域办事处总部主持召开了宣传道路安全和道路交通事故受害者权益非政府组织第二届全球会议。区域主任正式宣布这次会议开幕，与会者包括来自 48 个国家的 100 名非政府组织代表，他们交流了宣传道路安全和道路交通事故受害者权益的经验和方法，讨论了创建非政府组织全球联盟的问题，阐述了道路安全行动十年的计划，并讨论了非政府组织宣传道路安全和道路交通事故受害者权益的指导材料草案。

49. 欧洲经委会举行了多次道路安全宣传运动和海报签名活动，包括：欧洲经委会、国际篮球联合会(国际篮联)和国际篮联欧洲部在波兰政府支持下开展了一次成功的伙伴活动，签署了 2009 年欧洲篮球锦标赛道路安全宣言。这次活动后，欧洲经委会和国际篮联又于 2010 年在土耳其开展了全球道路安全宣传运动，口号为“按规则打球，按规则驾车”。这次运动与 2010 年世界篮球锦标赛同期举行，获得土耳其篮球联合会、西班牙篮球联合会和土耳其国家警察的支持。此外，2011 年 8 月 31 日至 9 月 18 日在立陶宛举行 2011 年欧洲篮球锦标赛期间，国际篮联及国际篮联欧洲部与欧洲经委会也开展了道路安全宣传运动，获得立陶宛运输部和立陶宛篮球联合会的支持。

50. 欧洲经委会还在其届会期间举办道路安全海报签名仪式，以提高对道路安全问题的认识。总体目标是将海报用于欧洲经委会和各区域委员会举办的各种道路安全宣传活动，包括以政府官员、联合国工作人员、知名人士等“在海报上签名”为专题的活动。例如，2011 年 5 月 17 日在道路安全行动十年发起暨运输委员会第十二届会议开幕联合仪式上，举行了西亚经社会道路安全海报签名运动，获得了媒体的突出报道。

51. 欧洲经委会和世界童子军运动组织在 2011 年 7 月 27 日至 8 月 7 日瑞典林卡比的世界童子军大露营期间，举办了一次全球道路安全联合宣传运动。这次运动的合作方是希腊道路安全研究所“Panos Mylonas”、爱尔兰童子军协会和希腊童子军协会，并获爱尔兰道路安全局支持。活动内容包括一系列主动式学习道路安全讲习班和“手拉手促进道路安全”仪式，参加者为来自 160 个国家的男女童子军。

52. 2007 年 4 月全球青年大会后，一个青年工作队组建了首个青年领导的全球道路安全非政府组织，定名为青年道路安全组织(YOURS)。该组织²⁴在第一届全球道路安全问题部长级会议的开幕式上正式成立，并于 2010 年 1 月初开始工作，在作为独立组织的第一年取得了重大进展。该组织注重贯彻三项支柱战略：宣传、

²³ 见 www.worlddayofremembrance.org/about-world-day。

²⁴ 见 www.youthforroadsafety.org。

激励-联系-团结、以及能力拓展。例如，迄今为止开展的活动包括：发起一次宣传运动(世界安全过马路运动)，与全球道路安全伙伴关系共同在柬埔寨举办一次青年与道路安全讲习班，并通过MINE部分扩大全球青年道路安全网络和在线力量。此外，还建立了一个网站，散发了月报，并开通了各种社交媒体渠道。

53. 国际运输论坛年度峰会是就二十一世纪运输战略进行全球对话的独特平台。在峰会上，多个成员国的部长与企业决策人、民间社会领袖、学术界高级人士展开专题辩论。2010年和2011年的峰会主要讨论道路安全问题，同时也注意到运输、卫生和环境政策的关联以及使其协调一致的潜在好处。2011年峰会期间，由欧洲经委会和世卫组织欧洲办事处合作独家推出的运输、卫生和环境问题泛欧方案召开特别会议，讨论了在促进更健康和更安全移动方式方面的能力差距，包括相关干预措施的成本效益分析方法。

54. 为支持道路安全行动十年，还制作了一些宣传工具，包括录像和公益广告。欧洲经委会运输部与联合国电视台共同制作了关于道路安全重要性和十年行动计划五大支柱的短片。²⁵ 作为全球道路安全伙伴关系成员之一的“芝麻街”节目与国际汽联基金会共同制作了三个公益广告，以“葛罗弗”为主要人物，在世界各地并通过YouTube播放。²⁶ 美国国家交通安全管理局与迪斯尼-皮克斯公司共同制作了关于分心驾驶的公益广告，并给予各国和非政府组织视需要对其加以翻译和(或)调整的自由。²⁷

55. 民间社会组织在宣传道路安全和道路交通事故受害者权益方面发挥重要作用。Amend、安全国际道路旅行协会、欧洲道路交通事故受害者联合会、贡萨洛·罗德里格斯基基金会、国际行人联合会、Laser International 等组织在提醒人们注意有必要加强道路安全方面发挥了关键作用。最近，这些组织呼吁加强有关特定风险的立法，举办了各种公共宣传活动，并与本国媒体进行了联系。许多组织还与政府合作伙伴携手，积极参与发动十年活动。具备良好相关能力的组织还负责管理促进特定道路安全干预措施的项目。

56. 道路安全运动加强道路安全的工作继续获得支持。2011年4月，全球道路安全委员会发布了题为“加强道路安全：行动时刻已到”的第三次报告。²⁸ 该报告包含加强道路安全和实现十年目标的各种建议，例如：加强特别包括儿童和青少年在内易受伤害的道路使用者的安全，加强道路基础设施的安全，以及加强联合国组织处理道路安全问题的能力。该报告还确定了对道路安全活动、尤其是发展中国家道路安全活动增加财政支助的潜在新机制。

²⁵ 可查阅 www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X_nnquRymLI。

²⁶ 可查阅 www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg。

²⁷ 可查阅 www.distraction.gov/cars2/。

²⁸ 可查阅 www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs_iii_report_lr.pdf。

七. 十年活动的数据收集和研究/监测

57. 2009 年, 世卫组织发布了首个《全球道路安全状况报告》, 第一次评估了全球范围道路安全情况。大会第 64/255 号决议请世卫组织和联合国各区域委员会协调对实现行动计划所载目标方面全球进展情况的监测, 并为此编写更多全球道路安全状况报告。2011 年, 世卫组织开始编写第二个报告。该出版物同第一个报告一样, 也就一系列指标提供信息(所有指标均涉及十年行动计划); 鉴于此报告将定期发布, 该出版物为十年期间监测行动计划执行情况提供了基准。欧洲经委会和经合组织国际道路交通事故数据库等伙伴进行的其他问卷调查也将用于评估该计划的效果。联合国道路安全协作机制设立了一个负责监测和评估十年进展情况的工作组, 将在十年期间定期整理所有此类信息并通报和宣传各项进展指标。

58. 国际道路交通事故数据库的年度报告²⁹ 提供了 32 个国家的详细报告, 主要内容包括: 2009 年最新数据和部分 2010 年初步数据; 各类道路使用者的安全趋势和风险因素分析; 以及该数据库中各国制定的国家战略, 包括目标及其实现情况, 以及 2008-2010 年期间为加强安全而采取的措施。

59. 2011 年 8 月欧洲经委会发表《欧洲和北美道路交通事故统计》, 提供了欧洲、中亚、加拿大和美国的事故原因、类型和后果比较数据。数据分类包括事故性质与环境、在酒精影响下发生的事故以及伤亡人数, 然后按道路使用者类别和年龄组细分。此外还提供了当前使用的道路车辆数和道路车辆行驶公里数, 以及人口估计数和年龄组分布情况。该出版物以三种语文(英文、法文和俄文)出版, 所含统计信息对负责交通规划和道路安全问题的人员具有重要意义。³⁰

60. 自 2009 年 9 月以来, 支持中低收入国家增强研究能力的道路交通事故伤害研究网络成功举办了两次网上讨论会, 通过季报、社交媒体账户和在线论坛交流了研究方法和研究结果, 并在 2010 年 8 月伦敦世界预防伤害和促进安全会议期间举行并行会议。2011 年 5 月 11 日, 该网络推出一个特别网页, 用于收集有关合作伙伴十年活动研究计划的信息。

61. 2010 年和 2011 年, 哈佛大学公共卫生学院整理了根据世界银行全球道路安全融资机制的委托, 在 18 个国家进行的数据问卷调查结果, 并介绍了这些结果以及在缺乏信息情况下就道路事故伤害得出最佳估计数字的相关伤害指标框架。该项目为《2010 年全球疾病负担和伤害及风险因素研究报告》就道路交通事故伤害提供更好的估计数奠定了基础。

²⁹ 可查阅 www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf。

³⁰ 可查阅 live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_accidents2011.html。

八. 财政支持

62. 2009年11月18日,在全球道路安全问题部长级会议召开前夕,彭博慈善机构宣布向包括世卫组织、世界银行全球道路安全融资机制、全球道路安全伙伴关系、约翰·霍普金斯大学国际伤害研究所、世界资源研究所可持续性运输中心和安安全国际道路旅行协会等六家机构捐款 1.25 亿美元。这是迄今为止为全球道路安全活动捐献的单笔资金中数额最大的一笔,用于在 10 个国家执行五年期的项目和编写《全球道路安全状况报告》。

63. 2011年,澳大利亚政府通过澳援署承诺三年内向世界银行全球道路安全融资机制捐款 620 万澳元,用于在世界各地加强道路安全。世界银行全球道路安全融资机制成立于 2006 年,向全球、区域和国家各级开展道路安全活动的实体提供资金和技术援助,以增强执行高成本效益的道路安全方案的能力。

64. 有 13 个合作伙伴已开始与八个中欧国家一道,执行由欧洲联盟供资 300 万欧元的“拯救生命”项目。³¹ 该项目将在七个城市实施多部门结伴方案,并为进一步扩大该项目打下基础。

65. 国际汽联基金会携手克林顿全球倡议,承诺未来 10 年每年为行动十年捐款 300 万欧元,用于开展加强道路使用者安全、加强道路安全和加强车辆安全这三类支柱活动。这些捐款承诺的合作方包括国际汽联所属俱乐部、国际道路评估方案和全球新车评估方案。

66. 由私营部门供资、全球道路安全伙伴关系管理的全球道路安全倡议于 2010 年进入第二阶段。米其林、雷诺、壳牌、道达尔和丰田各承诺在未来五年每年为支持该倡议捐款 15 万美元。

67. 道路安全基金³² 由世卫组织和国际汽联基金会创建,旨在支持执行《行动十年全球计划》,尤其是支持发展中国家执行该计划。现已邀请希望成为十年活动官方赞助人和使用十年活动标签符号的私人公司向该基金捐款。首批成为“全球行动十年支持者”的企业有安联、博世、米其林、雷诺和壳牌。道路安全基金还鼓励慈善机构成为伙伴,并努力寻找有新创意的潜在资金来源。例如,全球道路安全委员会 2011 年 4 月发布题为《加强道路安全:行动时刻已到》的报告,建议出售每辆新车时邀请购车人在自愿基础上捐款 2 美元,用于通过该基金支持执行《全球计划》。

九. 结论和建议

68. 自向大会提交上一份关于加强道路安全的报告以来,地方、国家和国际各级已采取许多行动。2011 年 5 月 11 日启动的道路安全行动十年是一个独特机会,

³¹ 见 www.sol-project.eu。

³² 见 www.roadsafetyfund.org/。

使国际社会能继续关注道路安全问题，并认识到有必要进一步重视设定目标、制定行动计划、开展活动和进行监测。

69. 正如《全球道路安全状况报告》所证实，为了执行、保持和增强能减少伤亡的各种措施，尤其是在中低收入国家，还有更多工作要做，而提高供资水平也仍然是一项重大挑战。

70. 道路安全领域仍缺乏有系统的工作方法。没有国家领导机构，缺少全面有效立法，以及道路基础设施不佳，也带来了艰巨挑战，需要系统地加以解决，才能取得有意义的结果。缺乏数据和本地监测及评估道路安全项目的的能力，仍然是一个挑战，需要进一步大力收集用于道路安全分析和决策的适当数据，包括关于健康、社会经济影响以及干预措施成本效益的数据。

71. 为支持行动十年期间的实地行动，需要为联合国活动以及政府、国家以下各级当局和民间社会的活动提供更多资金。

72. 为确保道路安全行动十年具体活动，并最终减少道路交通事故伤亡人数，建议大会吁请会员国：

(a) 根据《行动十年全球计划》制定国家计划；

(b) 加入联合国有关道路安全的国际法律文书，并应用、执行和促进其中各项规定或安全规章，例如联合国世界车辆法规协调论坛(第 29 工作组)制定的联合国机动车辆安全规章和技术检查条件、1949 年和 1968 年《联合国道路交通公约》以及 1949 年《关于路标和信号的议定书》及有关补充协定和议定书、联合国关于道路运输危险货物的各项文书或其他基于《联合国关于危险货物运输建议书：规章范本》的文书、以及联合国关于控制驾车时间的文书(《欧洲国际公路运输车辆从业人员工作协定》)，³³ 并建立符合联合国各项国际法律文书所定最高国际标准的安全运输网络；³⁴

(c) 努力促进用诊断工具查明有效执行欧洲经委会各项道路安全公约和协定的障碍，并通过提供技术援助扫除这些障碍，从而在执行这些公约和协议方面取得显著进展；

(d) 参与新车评估方案，³⁵ 以促进提供关于机动车辆安全性能的消费者信息；

(e) 大力加强全面的国家道路安全立法和管制，尤其是针对五个风险因素(速度、安全带、儿童约束装置、酒驾和摩托车头盔)的立法和管制，并通过开展社会宣传运动和连贯持续的执法活动加以实施；

³³ 另见 <http://lwww.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>。

³⁴ 见 live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html。

³⁵ 见 www.globalncap.org。

- (f) 加强和改进入院前护理、创伤护理和康复护理；
- (g) 创建可持续的道路安全融资机制；
- (h) 继续通过世界道路交通事故受害者纪念日、联合国全球道路安全周以及国际、区域、次区域和国家级别的其他活动提高认识；
- (i) 大力收集用于道路安全管理的适当数据，包括关于健康、社会经济影响和干预措施成本效益的数据；以及
- (j) 建设国家和地方监测与评估道路安全项目的能力。

73. 大会不妨：

- (a) 鼓励会员国：
 - (一) 参与《全球道路安全状况报告》问卷调查；
 - (二) 制定特别注重易受危伤道路使用者需求的战略、政策和方案；
 - (三) 加入和更有效地执行联合国各项道路安全国际法律文书；
 - (四) 参与第二次联合国全球道路安全周活动；
 - (五) 指定道路安全行动十年活动协调人；
 - (b) 鼓励公共和私营部门车队管理人员采用车辆适行性规则的定期技术检查程序操作和保养车辆；
 - (c) 吁请民间社会进一步与政府加强合作，并继续将能力建设和可持续性作为项目执行工作的优先事项；
 - (d) 确认世界银行全球道路安全融资机制和道路安全基金的重要性，以及建立新的融资机制的必要性；
 - (e) 要求向大会第六十七届会议提交报告。
-