



大会

第六十八届会议

正式记录

第八十二次全体会议
2014年4月10日星期四上午10时举行
纽约

主席：阿什先生.....（安提瓜和巴布达）

因主席缺席，副主席希阿里先生（突尼斯）主持会议。

上午10时15分开会。

议程项目12

全球道路安全危机

秘书长的说明（A/68/368）

决议草案（A/68/L.40）

代理主席（以阿拉伯语发言）：我现在请俄罗斯联邦代表发言，介绍决议草案A/68/L.40。

基里亚诺夫先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：道路安全一直是并且依然是当今最紧迫的问题之一。道路交通事故造成的死伤严重威胁全球健康，也对社会经济进步以及可持续发展造成非常消极的影响。

把道路安全问题列入大会议程，有助于加强国际社会对这个问题严重性的认识，从而导致各国政府加快采取行动，而且联合国以及其它国际组织也在国家、区域和全球层面提供更大支持。在这方面，必须强调指出，2009年在莫斯科举行的第一届全球道路安全问题部长级会议发挥了关键的作用，

该次会议至关重要。作为会议成果通过的《莫斯科宣言》呼吁会员国宣布2011-2020年为“道路安全行动十年”。

在俄罗斯的倡议下，分别于2010年和2012年通过了第64/255号和第66/260号决议，由此在“十年”框架内启动了一场大规模运动，以便稳定并减少道路交通事故造成的全球死亡。国际社会为减少道路交通伤亡人数采取的有针对性步骤产生了积极结果。因此，过去几年来，我们看到，许多国家的道路交通伤亡人数呈下降趋势。在这个领域继续开展合作不仅将防止数十万人死于道路交通事故，也将有助于全球可持续社会经济进步。

确保道路安全是有效落实国际发展目标，包括可持续交通领域目标的一个重要方面。我们希望，普遍获得安全、负担得起以及无害环境的交通将被作为2015年后全球发展议程的优先事项之一。这一目标或许意味着需要发展可持续交通系统，特别是以此改善人们获得交通服务的机会、稳定并进一步减少全世界道路交通事故的预计死亡率，并且大范围减少温室气体排放。

本记录包括中文发言的文本和其他语言发言的译文。更正应只对原文提出。更正应作在印发的记录上，由有关的代表团成员一人署名，送交逐字记录处处长（U-506）。更正将在届会结束后编成一份单一的更正印发。



我们也支持秘书长努力加强联合国系统在可持续交通方面的协调。我们认为，这些努力将把道路安全问题作为一个优先事项来予以考虑。

就俄罗斯联邦而言，我们重申，我们致力于通过国际协同努力来制止道路上的伤亡。目前，我国正在我们直至2020年的联邦道路安全目标方案下开展一系列活动，包括采取措施来防止道路使用者的危险行为、确保儿童的道路安全、提高车辆的技术条件水平、发展车辆和行人的交通管理系统，并且为道路交通事故受害者提供援助。其结果是，交通风险减少了2倍。

俄罗斯联邦议会联邦委员会将于今年秋天在圣彼得堡举行第五次国际大会，主题是“道路安全以促生命安全”。我们邀请各国代表团参加该次会议。

我们很荣幸把题为“加强全球道路安全”的决议草案(A/68/L.40)提交大会审议。决议草案的基础是过去几年通过的大会相关决议。草案反映了国际社会在道路安全方面取得的进展，目标是加强各个主要方面的多边合作，以期减少交通事故造成的伤亡人数，因为这个问题已被视为对公共卫生和总体社会经济发展的一个严重挑战。特别重要的是，决议草案强调指出，通过开展国际合作，把私营部门和非政府组织包括进去，是有可能对道路安全全球挑战作出强有力应对的。

决议草案高度赞赏联合国各个实体作出的努力，首先和最重要的是世界卫生组织（世卫组织），但也包括各区域委员会、多边开发银行以及其它国际组织。决议草案欢迎会员国采取措施加入相关国际法律文书，并且制订有关道路安全的国内立法，把主要风险因素考虑进去。

至关重要的是，决议草案呼吁会员国通过全面办法处理道路安全问题，这意味着应采用高效的道路安全管理系统，加强机构间合作，并且根据《2011-2020年道路安全行动十年全球计划》，制订道路安全问题公共战略。

决议草案授权世卫组织以及联合国各区域委员会进一步支持旨在实现“十年”目标的努力，包括协助组织第三个联合国全球道路安全周活动，重点是改善儿童的交通安全。

决议草案鼓励世卫组织继续监测在落实“十年”在稳定和减少道路交通事故方面取得的进展。在这一背景下，决议草案指出，系统评估已取得进展情况的参数和指标非常重要。

决议草案请秘书长继续努力促进道路安全问题上的有效国际合作，包括在更广泛的可持续交通背景下这样做。在这方面，决议草案鼓励进一步努力加强联合国系统对可持续交通的协调工作。草案鼓励联合国会员国以及整个国际社会在制订全球2015年后发展议程时适当考虑道路安全问题。

决议草案欢迎巴西政府提出于2015年主办第二次高级别全球会议，以便监测在实现“道路安全行动十年”目标方面取得的进展。我们祝愿我们的巴西同事成功组织该次重要会议。

在有关各方的充分参与下，决议草案在政府间磋商期间得到了详细讨论。我们十分满意地注意到，磋商的氛围坦诚、透明，使我们得以达成了协商一致。

我们表示，我们真诚感谢所有参加决议草案谈判工作的代表团。特别是，我们要感谢来自世卫组织和联合国欧洲经济委员会的同事，他们为我们的工作做出了重要贡献。

我们呼吁所有代表团支持这项决议草案，并邀请会员国成为其提案国。

杨女士（马来西亚）（以英语发言）：我谨代表马来西亚在大会发言，并借此机会祝贺俄罗斯联邦主持了讨论，导致达成关于加强全球道路安全的具体决议草案(A/68/L.40)。

“道路安全行动十年”的中间点很快就要到来，这是适当评估的良好时机。毫无疑问，已经取

得许多成就和进步。许多国家介绍了它们减少道路伤亡的做法。“行动十”年提高了对道路安全问题的认识，促使更多的国家制定战略计划或指定主导机构，鼓励各国采取新的重要举措。

马来西亚谨重申，我们会持续不断地致力落实“道路安全行动十年”，努力减少道路交通伤亡。为此目的，我国正在不断增加和强化道路安全措施和方案，从1996到2013年，已经将每万辆登记汽车的死亡人数从3.5人降至2.9人。

2013年5月，马来西亚举行了联合国全球道路安全周庆祝活动，在全国范围组织各种以行人为主题的道路安全活动，包括由道路安全局建造行人设施，在校内举行壁画比赛，刷新已经褪色的斑马线和组织宣传活动。

从2007年开始，马来西亚在我国所有小学成功开展了道路安全教育，并且在国民服务培训计划中包含了一项关于道路安全的宣传活动，目的是教育青年一代认识到道路安全的重要性。马来西亚还针对高风险道路使用者（特别是骑摩托车者）和行人展开每周宣传活动，以增强现有道路使用者的了解和认识。我们通过各种媒体，即电视、电台、印刷媒体和社交媒体宣传开展这项工作。

马来西亚认识到社区参与的价值，因此还推出了基于社区的道路安全方案。马来西亚各州在“属于社区、为社区服务”的主题下选定一个地区，提供指导，支持该地区的道路安全举措。

通过马来西亚道路安全研究所与全球新车评估方案之间的合作，东南亚国家联盟新车评估方案已经完成两个阶段的汽车测试工作，其中涉及2013年东盟地区的25款热门车型。

道路安全人人有责。政府与私营部门、非政府组织和公众积极合作，参与和促进道路安全举措。马来西亚认识到公众参与的重要性，因此在制定新的道路安全政策之前不断听取这些群体的意见，并要求他们提出反馈意见。

我们必须而且可以做更多事情。我们不论贫富、属于北方或南方国家，均应享有交通安全，都应可以安全地使用道路，如同获得洁净水或教育机会一样。人人都应该享有这种权利，尤其是儿童。

《联合国儿童权利公约》具体明确指出，儿童有权享有清洁和安全的环境。该《公约》已经生效逾21年，这么多年的时间足够一个孩子在其保护下出生并长大成人。

但在许多国家，儿童的权利尚未延伸到上学来回的路途或他们家外儿童游玩的街道。通过这项决议草案，大会将批准在2015年举行联合国全球道路安全周活动，重点突出在我们的街道和道路上儿童的需求和权利。明年将有数百个组织和成千上万的民众投入运动，以使我们的道路对儿童更加安全。

我们需要优先解决街道安全车速问题，以保护所有道路使用者，特别是儿童，鼓励健康的生活方式，让人们能够安全和舒适地步行和骑自行车。我们需要进一步支持“安全学校”的概念，使学校社区成为一个鼓励采取地方行动以促进安全和可持续发展的中心。我们需要将这一问题摆在应有的优先位置，纳入国家计划。在这方面，必须把道路安全目标纳入新的2015年后可持续发展目标。

我作为全球道路安全运动大使，遇到许多因道路事故而失去孩子或父母的家庭。当你走访家庭和医院，亲眼目睹这些悲剧的影响及人们的极度悲痛和绝望，你无法置之度外，无所作为。过去不曾有人代表道路交通事故受害者大声疾呼。

这种情况正在改变。为了支持“行动十年”，在罗伯逊先生领导和联合国全球道路安全协作机制的协调下，全球道路安全运动正在展开；国际汽车联合会各汽车俱乐部在汽联主席让·托德的领导下正在世界各地出色地开展工作；此外还通过了联合国相关决议，它们要求采取行动。

我在访问许多国家期间，既看到悲伤和伤亡，也看到人们以多种方式寻求解决问题并保护生命：

越南强制推行了要求所有骑车者佩戴头盔的法令；哥斯达黎加修建了新的自行车道；柬埔寨实行了新的道路安全战略；南非实行了加强上学路途安全试点项目；俄罗斯交通伤亡人数大幅度减少；我国订立了道路设计解决办法和汽车碰撞测试计划，从而显示马来西亚致力于道路安全。

巴西表示愿意主办下一届全球道路安全问题部长级会议，令人欣喜，因为这将使巴西能够研究加强道路安全的办法。在这次会议之前的几个月，我们必须提出大胆地提出我们的期望。

需要在联合国中更有力地强调道路安全问题。我们需要新的资金来源以支持道路安全运动，需要形成新的势头以推进行动十年的共同目标，首先是将道路安全纳入2015年后目标。让我们再次承诺接受这一挑战，共同努力促进道路安全。

罗伯逊爵士（联合王国）（以英语发言）：我非常荣幸地代表联合王国在今天会议上发言，我感谢联合王国给我这一机会。

我是全球道路安全委员会主席。作为前联合王国国防大臣和北约秘书长，我觉得我有资格说，在世界公路上发生的大量伤亡不亚于战争。

自我上次于六年前在大会上发言（见A/62/PV.87）以来，在全世界团结一致共同消除与道路安全有关的伤亡方面取得了重大进展。俄罗斯联邦在阿曼苏丹国先前所发挥领导作用的基础上，于莫斯科主办了第一届全球道路安全问题部长级会议。其后宣布了“道路安全行动十年”，并达成《十年全球计划》。我谨向所有参与推进这一进程者表示敬意。

自2011年5月启动以来，“道路安全行动十年”已激励许多国家加倍努力，以便防止道路交通事故伤亡。许多国家启动了新的国家战略。彭博慈善基金会估计，在它开展工作的国家中，目前有超过1.5亿人得到了新的交通安全法的保护。在国际汽车联合会汽车和社会基金会的支持下，在拉丁美洲和东

南亚设立了独立的车辆碰撞检测方案，鼓励消费者要求获得安全的汽车。目前正在利用安全评估方案来影响一些世界银行支持项目中的道路设计。

但是，我必须指出的是，我们取得的进展尚未达到我们的希望，或者说，实际上尚未达到我们的期望。2010年，在大会确定“行动十年”的时候，有100多个国家支持稳定道路交通死亡人数、然后到2020年减少这一数字的目标。但是，我们尚未看到国际合作、政治意愿或资源达到实现这一目标所需的水平。因此，我祝贺巴西提出主办“十年”中期审查部长级会议。会议将是一次重要的机会，以便对“行动十年”作出新的承诺，建立国家间、区域间以及与企业 and 慈善捐助者之间的新的伙伴关系，并且创造势头，以便在“行动十年”的后半期取得真正的进展。

世界卫生组织最新的全球状况报告表明，高收入国家与世界其它国家的道路交通事故伤亡人数存在巨大差别，在高收入国家，这一数字正在下降。因此，拥有先进专门知识和道路安全的国家与需要帮助的国家开展合作，这应成为一个优先事项。联合王国首相大卫·卡梅伦前年访问巴西时，巴西总统鲁塞夫提出了必须找到合作办法这个议题，对“二十国集团”中正在经历飞速汽车化的许多国家来说，这个问题显然十分重要。

加强道路安全似乎是一项艰巨的任务，但是，如果把重点放在关键要素上，即数据管理、道路设计和使用方式、车辆标准和新技术、佩戴安全带和头盔强制措施，最重要的是进行车速管理，各国就能够减少伤亡人数。这些是联合王国几十年来的经验之谈。联合王国是幸运的，因为我们始终注重道路安全问题，制订了各项政策，使我们成为道路安全方面世界领先的国家之一，我们的伤亡率是世界上最低的之一。

今年，联合王国纪念禁止酒后驾车活动30周年，这一活动估计已挽救了约2000人的生命。这表明，如果有效进行宣传，例如通过解决对待酒后

驾车的态度、社会对此种行为的接受程度和否认态度，能够产生什么影响。

此外，我们在制订欧洲新车评估方案过程中发挥了先驱作用，而且开发了我们的安全头盔评级系统，帮助摩托车驾驶者了解，头盔具有良好的保护功能，可以使头部免于受伤。这是联合王国独有的一个系统，最近获得了“迈克尔王子国际道路安全奖”。

联合王国继续严格执行道路安全法。但是，对于一些轻微违法行为，我们最近提供了纠正性质的培训课程，目的是改变驾车者的行为。

在国际上，联合王国也在支持道路安全工作。国际发展部为设在世界银行的全球道路安全融资机制提供了150万英镑。作为全球道路安全融资机制理事会成员，联合王国力求使道路安全问题在整个世界银行被纳入主流，并且力求加强与其它多边开发银行的接触交流。世界银行交通部门理事会最近商定，如果借贷国不全面考虑道路安全问题，理事会将不会批准任何道路项目。

此外，国际发展部在伙伴国家直接开展加强道路安全的工作。例如，在尼泊尔，2010年有近50万人因交通事故受伤，发展部目前正在改善高风险山区道路的安全状况，并与尼泊尔政府合作加强执行道路安全措施的能力，以确保安全具有可持续性。通过非洲社区通达方案，国际部开展了应用研究来加强道路安全。例如在坦桑尼亚，方案评估了不同道路安全措施在加强儿童和成年人道路安全方面的有效性。

上周，世界银行与卫生计量和评估研究所一道公布了一项重要的新的分析报告，介绍了道路交通造成的全球疾病负担。确实非同寻常的是，报告计算指出，道路伤亡以及与机动车有关的空气污染造成的综合死亡人数每年为150万人，比艾滋病或疟疾致死人数还高。但是，与这些可怕的疾病不同的是，全球与车辆相关的死亡呈上升趋势。这些数据强化了全球道路安全委员会的意见，即注重道路安

全也能发挥至关重要的作用，解决改善城市环境以及空气质量差和缺乏锻炼等导致非传染性疾病迅速增加的一些情况。

我感谢大会在该决议草案（A/68/L.40）中注意到全球道路安全委员会的最新报告——《所有人的安全道路：2015年后的健康和发展议程》。这份报告的核心是一个简单但有说服力的观点：道路事故伤亡是我们这个星球上青年人中的严重问题，给人造成的这一苦难是可以防止的，我们有采取行动的有力榜样和经济理由。

到今年年底，“行动十年”就过去了一半，我们必须确保对道路安全问题作出新的政治和财政承诺。在上周举行的不限成员名额工作组会议上，联合王国在有关经济增长、工业化基础设施以及能源问题的小组讨论中，代表我国、澳大利亚以及荷兰三方，指出必须改善获得安全和可持续交通的途径。

正如卡梅伦首相所指出的那样，在全世界的道路上，每六秒钟就有一个人死亡，或受重伤。解决这个问题必须成为国际社会的当务之急。我赞扬“全球道路安全问题大使”杨紫琼，她是本次辩论在我之前的发言者。她利用她的才智和沟通才能，向更广大的受众传递这一信息。但是，我们必须加快努力，以确保为道路安全问题采取紧急行动。

我们尚未解决我们面临的挑战，即如何把载于本决议草案以及此前联合国决议中的言语和良好意愿化作我们的真诚和务实合作以及在街道和高速公路上的行动。我们必须这样做，以便兑现“行动十年”的承诺，而且为所有人更加安全和可持续的通行奠定基础。

哈杰里先生（阿曼）（以阿拉伯语发言）：我谨代表阿曼苏丹国政府真诚感谢并赞赏秘书长阁下提出其关于改善全球道路安全的报告（A/68/368）。他在报告中回顾了关于改善全球道路安全的大会决议所载各项建议执行工作中的最近情况发展。此外，我

谨赞扬国际社会在交通和道路安全方面的建设性努力。

我们感到骄傲的是，我国率先发起了我们向大会提出的全球“确保道路安全运动”，为了后代，我们提倡在大会议程中列入一个关于道路安全的项目。大会在第五十七届会议上首次在其议程中列入了这样一个项目。在2003年5月22日举行的全体会议（见A/57/PV.86）上，大会通过了阿曼苏丹国秉持必须在国际上实现道路安全的坚定信念提出的一项决议（第57 / 309号决议）。

国际社会正在让这种不幸事件曝光，以便提高人们对改善道路安全的必要性的认识。大会通过了一些关于全球道路安全的决议，并且举行了几次部长级会议，以提高对道路伤亡悲剧和建造更安全道路的必要性的认识，并在区域和全球各级提供安全技术援助。

道路安全已成为联合国和其他国际组织议程上的重要项目，这一事实证明国际社会非常重视同所有相关各方的合作，以杜绝这种有害现象。根据联合国的统计数字，每年大约有120万人死于交通事故，另有数百万人受伤或致残。国际社会为此付出了沉重的社会、经济、财政和人力代价。

阿曼苏丹国正在为改善道路安全作出巨大努力。例如，苏丹国颁布了一项关于设立一个全国道路安全委员会的法令，以制订一项减少交通和道路事故的单一和全面的战略，并制定符合国际标准的规范。关于提高认识的工作，我们定期审查交通统计数字，每年印发大约100万张传单，在苏丹国各省分发，对象是道路使用者、学生及社会各阶层。我们还制作了在国际上获奖的宣传影片。为了提高后代对道路安全的认识，我们为儿童建立了一所交通学校，其中包括一座理想综合城市的模型。此外，阿曼苏丹国警察部队在与国家有关当局合作下，正在规划并继续执行道路安全措施。它定期更新道路设计手册，使其符合本地和国际安全标准的具体规

定。此外，我们为公共交通局设立了一个网站，以提供有关道路安全的全面信息并回答民众的提问。

最后，我们谨对俄罗斯联邦提出题为“加强全球道路安全”的决议草案表示赞赏和感谢。为了改进这方面的国际努力，并出于我们要作出共同努力以实现捍卫人权和增进国际道路安全合作的共同目标的愿望，我们呼吁大会以协商一致方式通过该决议草案。

马马波罗先生（南非）（以英语发言）：我国代表团欢迎旨在审议题为“加强全球道路安全”的决议草案(A/68/L.40)的本次重要辩论会。我们支持这项草案的通过，并且相信，全世界，特别是发展中国家，将继续目睹我们的道路安全得到改善。

实际上，由于在我们社区中发生的道路事故造成的伤害，数百万人遭受重伤，许多人丧失生命。因此，我们各国必须改善道路安全问题。我们同意这样一种观点，即道路事故伤害是一个重大的公共卫生与发展问题，具有广泛的社会和经济后果，给我们国家体系造成了相当沉重的负担。

出于这一原因，在实现可持续发展的努力中，极其重要的是，我们各国政府应该继续投资于适应气候变化的道路基础设施，要能够承受我们时代不同寻常的气候模式和满足我们各国日益增长人口的需求。同样极其重要的是，我们应该通过在国家一级加强政策框架来体现这项决议草案。

1996年，南非通过了规范道路使用和促进道路安全的《国家道路交通法》。该法案还授权交通警察拦截在公路上行驶的机动车辆驾驶人员、检查其车辆、核查其驾照的有效性，以及在必要时开罚单。根据我们的非歧视政策，我要提到，南非公路交通法是不加歧视地执行的，根据平等和非歧视原则适用于所有公路使用者。

此外，1997年，我国国家交通运输部发起了“活着抵达”道路安全运动，作为旨在减少公路上野蛮驾驶行为的短期举措。该运动在使公路使用者

态度发生积极变化方面发挥了重大作用。通过该运动，南非政府得以大幅减少交通事故造成的死亡人数，并提高了我国执法机构和卫生服务部门的待命和快速反应能力，特别是在国家日历上的交通高峰期间。“活着抵达”道路安全运动由于取得成功，现已成为全年持续不断而在节假日交通高峰期间会加大力度的运动。

2006年，南非政府采取了另一项表明它致力于确保道路安全的举措，把10月份定为“交通运输月”。“交通运输月”现已成为一个年度项目，用于评估国家在向国内所有公路使用者提供可靠和安全的道路和交通运输模式方面所取得的进展。在“交通运输月”期间，政府评估交通运输基础设施，并规定可采取何种方式改进交通运输系统和公路。交通运输部不久将敲定一项长期国家基建计划，旨在改进交通运输在促进社会和经济发展的作用，做法是扩展基础设施和服务，以满足南非公路使用者的需求。

2013年8月，交通运输部还发起了“泽纳尼·曼德拉道路安全奖学金证书奖和道路安全倡议”。该奖学金是设在联合王国的汽车基金国际联合会在与南非交通运输部和纳尔逊·曼德拉纪念中心协作下，与联合国合作开展的倡议，其宗旨是为南非青年提供机会，以便同来自世界各地的专业人才一道学习并向他们学习，共同目标是改善他们国内各社区的道路交通安全状况。

“泽纳尼·曼德拉奖学金”还旨在激励南非年轻领导人加入联合国2011-2020年道路安全行动十年所倡导的全球运动提出道路安全行动十年的目的是到2010年及以后将公路交通事故所造成的死亡人数减少50%并稳定这一数字。我们呼吁全球支持该倡议。

在全球层面，南非是与交通运输和道路安全有关的若干国际公约的缔约国。我必须补充指出，南非也是道路安全行动十年的参与者，“行动十年”的目的是提高人们的认识和支持通过注重五大道路安全支柱来减少道路安全状况差所造成的影响的国

际措施。此外，南非振兴了“活着抵达”安全运动。

在这方面，南非为“行动十年”制定了本国战略，旨在改进教育和执法情况，以便根据国际最佳做法处理使用道路方面的不良行为。

罗德里格斯·拉根斯先生（阿根廷）（以西班牙语发言）：我首先要感谢主席召开本次关于世界各地道路安全的重要辩论会。

阿根廷加入了联合国于2010年宣布的2011-2020年道路安全行动十年。该行动十年旨在通过增加国家、区域和全球各级的活动来稳定并最终减少全球道路交通事故所造成的伤亡人数。

2008年，阿根廷总统克里斯蒂娜·费尔南德斯·德基什内尔向国家议会提出了一项获得政治和多部门共识的法案，据此在内政和交通运输部主持下颁布了一条设立国家道路安全局并将道路安全定为一项国策的法律。该法律规定设立国家道路安全局并提供预算，以使其能在我国联邦制度内不同管辖区之间运作。自该法律颁布以来，我们执行了在全国各级公立和私立学校进行国家道路安全教育的计划；为颁发全国驾照建立统一标准的计划；在所有国家高速公路上利用技术控制速度的国家计划；管制酒后驾驶计划；以及座位安全带和摩托车手头盔使用计划。此外，我们建立了国家道路安全观察站，提供经国际交通运输论坛认证的统计数据。过去五年里，我们取得了具体结果，这些结果反映在世界卫生组织的报告中。我们将每10万名居民的交通伤亡率降低了14%，并在同一时期将每1万辆车的交通伤亡率降低了50%。也就是说，我们拯救了5900条生命，这几乎等于我国每年交通事故受害者人数。

谈到受害者，我们应当指出，在国家层面适用的所有政策都是与民间社会组织一道制定的。民间社会组织是我们的国家道路安全局不可分割的组成

部分。这一事实对于公路交通事故受害者的亲友来说特别属实。我在这里要赞扬道路交通事故受害者的亲友。他们是我们在这条道路上的指路明灯。他们永远同我们在一起。

上述政策及其结果已经在国际层面得到肯定，特别是在联合国道路安全协作机制最近为支持《道路安全行动十年全球计划》而召开的会议上。除其他外，阿根廷内政和交通运输部长费洛伦西奥·兰达索获颁奖项，以表彰他所建立的各种关系以及他在全球道路安全融资机制范围内与民间社会合作完成的工作。此外，还应该提及，兰达索部长的工作还得到国际汽车联合会、世界银行和其他组织（如世界卫生组织）的肯定。

阿根廷共和国支持大会现在审议的决议草案（A/68/L.40），而且已经成为其共同提案国之一。决议草案中有些重要内容值得进一步强调，例如各国政府需要在近期内推动采取道路安全方面的具体行动，以及建议各国确立牵头机构。现在，为它们提供足够资金，使其能够进行机构运作，以及促使社会各界参与，是必不可少的。

我们不能继续等待下去，必须在实地展现具体决心。我们必须开始工作，制定具体的目标和有效且具有可比性的指标，如每10万居民的受害人数，每1万部车辆的受害人数。我们还必须观察某些指标，如头盔和安全带的使用情况、平均车速研究、酗酒和吸毒情况，并为每个国家设定基线。为此，我们需要世界卫生组织的支持。

此外，非常重要的一点是，必须推广各种区域举措，例如伊比利亚-美洲道路安全观测站，该观测站汇集了伊比利亚-美洲地区特别是拉美地区各国负责道路安全的机构。此外，我们知道，可在联合国的支持下，在其他地区实施根据这一举措采取的措施。潘基文秘书长在其题为“加强全球道路安全”的最新报告（A/68/368）中提到伊比利亚-美洲道路安全观测站的技术合作功能。

这个观测站的中心目标是在2011-2020年道路安全行动十年框架内协调各国的战略行动。在这方面，我们认为，提供驾驶员教育、收集数据、制订控制计划和解决本地区的最大问题（摩托车问题），应该是我们短期工作侧重的优先事项。

在阿根廷，我们已经取得切实进展，但我们认识到，还有很长的路要走。正如全球道路安全运动大使杨紫琼指出的那样，“齐心协力，我们能够拯救数百万人的生命。”这也是行动十年和我国内政和交通运输部长采用的口号。

Jawha先生（阿拉伯叙利亚共和国）（以阿拉伯语发言）：首先，我谨以我国代表团的名义，感谢俄罗斯联邦代表团在关于加强全球道路安全决议草案（A/68/L.40）的非正式谈判期间成功作了努力并发挥了领导作用。该决议草案涉及联合国议程上、乃至全世界的最重要问题之一，即人们的安全。

我国代表团参加了有关这项决议草案的非正式磋商，并象往年一样，成为其提案国之一。我们认为，对于启动2011-2020年道路安全行动十年而言，这是一项重要的决议草案。我们欢迎启动该行动十年。草案鼓励在会员国、联合国机构、私营部门和非政府组织之间开展合作，以实现最高程度的道路安全。在这方面，我们谨强调在今后所有联合国发展方案中考虑到这一重要问题的重要性。我们也要强调，建立一个可持续的交通运输部门和加强道路安全，需要发达国家承诺通过能力建设、提供资金和技术转让，立即帮助发展中国家，尤其是那些面临特殊状况的发展中国家。

我国政府坚决支持为确保世界各地道路安全而作的一切努力。我们已经加入有关道路交通和道路标志的各项联合国相关公约。我国政府也高度重视高速公路安全及其对人的生命和发展的影响。政府还设立了一个高级别委员会，由总理任主席，参加者有若干政府机构和民间社会组织，其目的是制定国家道路安全战略。叙利亚道路安全管理局主导开展各种努力，以按照全球标准维持所有公路的技术

状况并确保交通安全。该机构还倡导开展努力，以收集涉及交通安全和管理系统的数据，并与相关行为体和民间社会组织协作提高对交通安全规则的认识。

尽管叙利亚政府不断努力加强交通安全，但我们经历了一些困难，阻碍这方面的努力，包括有些国家和区域组织对我国人民和政府继续实行非法的单方面经济胁迫措施。不幸的是，这些措施所针对的是要害部门，包括交通、能源、电力、金融和贸易，对所有发展领域公共和私营部门的努力，特别是建造牢固基础设施（包括道路），以及按照安全标准改进道路规格的计划，造成负面的影响。

由外国训练、资助和武装的恐怖主义武装团伙正在不加区分地袭击平民乘客及贸易和过境车队。他们还埋设地雷和路边炸弹，造成数千乘客（包括儿童）死亡，造成许多人残疾。这也导致叙利亚人在道路上感到恐惧不安，而在此前几十年中，他们在叙利亚公路上一直都很安全。除此之外，这种恐怖灾难也明显影响到叙利亚经济，阻碍公路网络作为叙利亚国内和跨界贸易运输主要手段发挥重要的经济和商业作用。

最后，我们申明，所有会员国都必须展现真正的政治意愿，帮助叙利亚政府处理这两个主要问题，确保政府发展计划、包括旨在加强道路安全的计划获得成功。

博特先生（摩纳哥）（以法语发言）：我国代表团感谢秘书长提出关于加强全球道路安全的报告(A/68/368)。报告为我们描述了2010年冷酷的现实，道路事故造成了100万多人死亡。摩纳哥参与提出并在2012年4月19日获得通过的第66 / 260号决议，呼吁会员国在《2011-2020年道路安全行动十年全球计划》的五个领域中开展促进道路安全的活动。在多数事故中，驾车者的行为难辞其咎—车速过快、未能控制车辆、血液酒精水平超标和不遵守道路基本规则。

这项全球调查结果是众所周知的。现在尤为紧迫的是要加紧预防事故和保护道路使用者，特别是最脆弱的人群，例如摩托车手和行人。2011年，仅在摩纳哥大公国就有232人受伤和2人死亡。阿尔贝二世亲王两年前宣布道路安全为国家优先事项，目前道路安全状况显然在得到改进。2012年和2013年没有人死亡，事故数量呈下降趋势。但是，2013年的事故中，三分之二涉及两轮车辆。因此，大公国政府为驾车者开展了几次宣传运动，一方面通过媒体进行宣传，另一方面设立新路标。此外，城市规划工作包括设置速度警告摄像机，以提醒驾车者注意最危险路段的限速。此外，在法律方面，摩纳哥的刑法规定对任何显然喝醉酒或在酒精影响下开车的人处以罚款或判处入狱。

最后，教育儿童和青年是摩纳哥道路安全政策的关键方面。从小学年龄起就为提高认识开设理论和实践宣传课，以便儿童遵守公路和道路的基本路标。12岁学童上过必修课，14岁学童经过选修培训之后，就可获得学校颁发的道路安全证书。此外，骑助动车需要特殊的驾驶执照，从14岁起可领取，在国外也有效。摩纳哥是要求这类临时驾车者通过一项考试的首批国家之一。

鲍尔女士（美利坚合众国）（以英语发言）：美国很高兴参与共同提出这项关于道路安全的全面的决议草案(A/68/L.40)，我们敦促通过这项决议草案。我们之所以参与提出这项决议草案，是因为机动车事故每年造成120多万人死亡，通过改进道路设计、交通管理、安全设备和应急措施，许多死亡是可以避免的。

但是，驾车者的行为是最重要的因素。超速和不遵守交通规则都是造成死亡的原因。酒精在交通死亡事故中的作用也是有据可查的，绝不能低估。但是，近年来我们面临的新的和致命的威胁是开车时发短信或打电话。研究表明，手机使用者发生事故的可能性超过专心驾驶者五倍以上，开车时发短信会造成驾车者反应延缓，相当于0.08血液酒精含量，而这是醉酒驾车的同一含量。在美国，发短信

造成青少年死亡的人数已经超过了酒驾。但是，这个问题并不仅仅局限于青少年或高度工业化的国家。它正随着技术的发展快速蔓延。

在世界范围内，每七人中有六人拥有手机，道路上有十亿多辆汽车。在拥挤的情况下，由于道路狭窄和基础设施不良，骑自行车的人和行人都特别危险。太多的驾车者根本不了解他们的视线离开路面、哪怕是短暂地离开所具有的危险。虽然饮酒是偶发现象，但使用手持设备的现象很常见。任何人都都不应当因为一条短信而死亡或撞死他人。

这是我们刚开始吸取的一个教训。本周早些时候，美国马里兰州对发短信或打手机而造成事故的驾车者实行更严格的惩罚。新法以5岁的杰克·欧文命名，他从未过6岁生日，因为3年前一名分心的驾车者撞上他家的车。2010年，秘书长禁止联合国雇员在开车时发短信。奥巴马总统对美国的雇员制定了相同的标准。全球有超过70个国家已通过法律，限制驾车者使用手持装置。我们必须加强这一势头，确保这些法律得到实施。

一辆机动车是一个运输工具，但也是潜在的武器。同其他驾车者相比，一名分心的驾车者发生撞车的可能性至少是4倍。当一名驾车者在发短信时，发生事故的可能性上升了20倍。这是纯粹的鲁莽行为，必须加以制止。

两年前，18岁的泰勒·绍尔送朋友去大学后驱车回家。她不停地打短信，她的时速达到88英里，撞上一辆半挂车。就在她死亡前一刹那，她把下列短信发给一个朋友：“我现在不能讨论这个问题。开车时上脸书是不安全的。哈哈。”

交通安全的各个层面都是非常严肃的问题。在如何最大限度地减少危险方面，需要吸取许多教训。我们大家面临的挑战和我们今天审议的决议草案所体现的重要事项，就是吸取这些教训必须及时，而不要为时过迟。

帕特里奥塔先生（巴西）（以英语发言）：我感谢代理主席主持有关非常重要的道路安全问题的本次讨论。我们必须在联合国内部提高认识，即道路和运输事故是包括我国在内的许多人口稠密国家的主要死亡原因。全球各地每天都有数以千计的人在街头和路上被撞死撞伤。

我们祝贺俄罗斯联邦提供领导，成功地协调了就今天摆在大会面前的题为“加强全球道路安全”的决议草案A/68/L.40进行的谈判。巴西加入成为决议草案的提案国，我们很高兴作为2015年下次全球道路安全问题高级别会议东道国，对这个重要议程项目给予充分支持。我们荣幸和负责地作出这项承诺。正如迪尔玛·罗塞夫总统在大会本届会议一般性辩论开幕式的发言中提到（见A/68/PV.5），我们知道，在国际、国家和地方各级处理这个问题，将有助于挽救生命、增进健康和促进发展。

我也借此机会欢迎巴西议员乌戈·莱亚尔的光临，他主持议会捍卫道路安全的工作，并且起草了国家法律，该法通过更严格地执行和加重刑事惩罚，限制驾车者的酒精消费量。

在当今世界中，交通事故发生率高得令人无法接受，并表明近期内这方面的情况令人不安。道路交通事故造成死亡和重伤已成为国际社会今天所面临最紧迫的公共卫生问题之一，因为与道路系统有关的死亡率要比与其它交通运输系统有关的死亡率高得多。根据世界卫生组织（世卫组织）的报告，交通事故每年夺走130万受害者的生命，并造成2000万至5000万人受伤。如果我们不改变这一趋势，道路交通事故造成的死亡人数到2020年将达到230万人，成为第六大致死因素。降低道路交通事故死亡率是一项全球挑战，既影响发达国家，也影响发展中国家。如果存在一项容易被视为普遍适用的目标，那么降低道路交通事故死亡率就是这样一项目标。可持续发展目标开放工作组共同主持人编写的文件中将此视为一个优先方面并非巧合。

2010年3月，联合国宣布2011年至2020年为道路安全行动十年，并呼吁会员国在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定、然后降低道路交通事故所造成的死亡预报率。此举使人们更加认识到，加强交通运输基础设施、采取预防性措施、制定处罚手段和其他道路安全准则以及为道路交通事故中的受伤者提供适当紧急护理具有重要意义。道路交通事故中的受伤害者不仅有成年人，更重要的是，还有儿童。由于失去父母或照顾者，儿童往往直接或间接受到过度的影响。

尽管取得进展的迹象令人瞩目，但日常现实仍然促使我们注意到，尚需作出更多努力。目前，交通事故中的伤亡者约27%为行人和骑自行车者。但在发展中国家，这一数字高达75%以上。行人、骑自行车者和骑摩托车者是主要的弱势群体，在预防交通事故的公共政策中，他们理应受到适当关注。

人的生命是无价的，人命损失是不可弥补的。人命损失给家庭造成的痛苦是不可承受的，这应当促使我们在各级采取坚定行动。道路交通事故造成的伤害给社会带来沉重负担。据巴西一个经济研究所——应用经济研究所——报告，2005年，联邦、州和市镇各级道路上交通事故所造成的损失估计约为80亿美元。此前于2003年所作的估计揭示，该年道路交通事故所造成的损失约为20亿美元。2012年，巴西国内的交通事故导致1.5亿人进入公立医院接受治疗，医疗费用为9000万美元。骑摩托车者受伤进入公立医院接受治疗有8万例，医疗费用高达4500万美元。2011年，我们重新通过一项国家计划。根据该计划，现在能够通过一个处于最高待命状态的流动急救单位网络，更迅速地向发生灾难的地点提供紧急救济。

我们认为，要改善道路安全状况，就必须采取多学科行动，并作出多学科努力，以应对我们今天正在审议的决议草案中所强调的那些主要风险因素，例如不使用安全带和保护儿童设备、不使用头盔、在酒精和毒品影响下开车、不当和超速驾驶以及开车期间发送短信和不当使用手机等。通过并执

行处理这些最常见风险因素的立法一直是巴西当局的优先事项。这方面的最好事例是，自2008年6月以来，我们对驾车者血液酒精浓度超标者采取零容忍政策，并规定自2014年1月起新车中必须使用反锁定刹车系统和气囊。另一个事例是，通过《国家减少事故契约》进行动员。该契约是城市部和卫生部于2011年制定的。2012年9月，迪尔玛·鲁塞夫总统与民间社会建立伙伴关系，进一步加强了该契约。

巴西积极参与若干国际倡议，以便根据世卫组织建立的联合国道路安全协作机制的规定，加强道路安全方面的合作。我们还坚信，道路安全行动十年（2011年至2020年）提供了一个理想的框架，供各方进行国际合作和提供亟需的支助，以便可能并且希望在2015年后发展议程这一更广泛框架内制定国家计划。

最后，我们感谢所有成员欢迎巴西政府表示愿意在2015年——极有可能在11月底或12月初——主办下一次道路安全问题全球部长级会议。我们将适时宣布关于设立一个筹备委员会的程序，并期望在这项工作中得到各个伙伴和组织的积极支持，使明年的会议能够加强国际合作，从而推动实现改善道路安全状况这一总体目标。

拉特雷先生（牙买加）（以英语发言）：牙买加感谢秘书长转递世界卫生组织关于加强全球道路安全的报告（A/68/368）。我们注意到，这份报告非常全面地叙述了世界各地为实现道路安全行动十年各项目标所开展的各种活动和方案。

牙买加确实为本国的活动和方案反映出这些全球趋势而感到高兴，并高兴地成为这项决议草案（A/68/L.40）的提案国。值得注意的是，各方广泛确认有必要更加关注全球道路安全作为促进国家发展乃至全球发展的手段。

牙买加同样认为，仍需作出更多努力，从全方位处理道路安全问题，具体做法包括更好地执行和实施关于安全使用道路的法规、提高车辆安全标

准、提高道路使用者的认识、消除五个风险因素以及投资于交通事故后的处理和服务。

我们从经验中获知，在处理道路交通事故伤亡问题方面开展多部门协作至关重要。这可以使人们作出更大努力和更加认识到有必要加强能力，并制定使所有利益攸关方都参与的协调一致的政策和方案，目的是改善国内道路安全状况。2013年，牙买加有幸成为负有盛名的迈克尔王子国际道路安全奖获得者，以表彰我们在减少本国道路上死亡人数方面所取得的成功。牙买加国家道路安全委员会被视为高效道路安全领导机构最佳做法的范例。

道路交通事故造成的伤害已成为全世界15岁至29岁青年的头号杀手。尽管情况最近有所好转，但我们仍然面临在减少死亡人数方面所取得成果发生逆转的危险。牙买加已将每年道路交通事故造成的死亡人数从1993年的434人减至2012年的260人，从而实现其于2008年订立的将这一死亡人数减至300人以下的目标。这一目标随后下调至240人以下，有待在2015年结束的三年期内实现。然而，2013年，这一数字上升至308人。此外，我们看到，2014年第一季度的死亡人数比2013年第一季度增加了25%。

我们不能让这一问题出现任何恶化。必须在国家、区域和全球各级采取持续行动和给予持续关注，以便加速取得进展，实现到2020年将预测的道路交通事故死亡率降低50%的目标，并防止道路交通事故造成的死亡成为可预防死亡的头号原因。国际社会仍需进一步优先重视道路安全问题。这方面的全球供资和支持仍然不足以实现《行动十年》要求达到的目标——到2020年挽救500万人的生命、防止5000万起严重伤害事故。在这方面，我们欢迎巴西政府提出愿意主办2015年第二届全球道路安全问题高级别会议，以审查《道路安全行动十年全球计划》的执行进展情况。

道路死亡人数不断上升，对牙买加这样的发展中国家造成沉重负担。医疗费用和生产率丧失只不过是明显的例子。我们还应考虑到受害人及其家

属承受的庞大费用和痛苦，交通事故造成的残疾和在享受发展权方面带来的影响。这些完全说明为何必须重视加强全球道路安全，并在2015年后发展议程中适当体现这一目标。

展望新的全球发展议程，我们必须确保安全和可持续的交通。因此，牙买加支持开展努力，通过在新的发展目标范畴内纳入一个简单的目标来达到这一点。2013年9月，我国总理表示支持“长长的短步行”（The Long Short Walk）运动，呼吁把防止道路交通伤亡纳入2015年后可持续发展目标，促进安全与可持续的交通。我们重申这一呼吁。

贡纳斯多蒂尔女士（冰岛）（以英语发言）：道路安全对所有国家都很重要。冰岛高兴地在今年再次成为现在摆在我们面前的决议草案A/68/L.40的共同提案国之一。道路安全行动十年现已进入第四年。我们已经制定雄心勃勃的目标，以加强道路安全，从而防止发生那些会造成终身影响的严重伤害以及人命损失，并且减少交通事故造成的经济损失。

我要高兴地指出，在冰岛，通过开展预防和安全工作，道路交通伤亡事件显著减少。我们自2005年开始执行一项全国道路安全计划，并取得了显著成就。迄今采取的最有效措施包括，针对青年驾驶员采取立法行动，特别强调执行限速规定，进行道路风险摸底和开展有针对性的预防宣传活动，包括禁止在驾车时使用手机。我们已经在“行动十年”基础上确定有可能列入国家计划、需要进一步改进的领域。

在冰岛成功减少实际死亡人数的同时，国际社会也取得相应进展。2007至2010年，汽车数量增加了15%，但死亡人数仍然保持不变。然而，若要实现我们的目标，还有许多工作要做。

我们也需要关注交通事故的幸存者，他们常常身受严重和长期伤害。特别是，我国政府致力于提高对在决议草案中特别提到的脊椎损伤问题的认识。脊椎损伤近半是由交通事故造成的。据估计，

目前世界各地有4、5百万脊椎损伤者，其中大部分年龄在20至40岁之间。

冰岛政府一直支持冰岛脊椎损伤研究所开展工作，减轻脊椎损伤患者的痛苦。该研究所着眼于提高对于脊椎损伤的了解以及收集有关治疗脊椎损伤的创新疗法信息。这方面工作已经得到北欧理事会的支持，北欧理事会已经同意组织一个联合项目，以寻找有效医治脊椎损伤的办法。

我们鼓励会员国采取类似措施，作为其本国努力的一部分，以增加对于交通事故造成的严重损伤的了解，并努力寻找更有效治疗这些损伤的办法。此外，我们准备通过我国道路安全局和冰岛脊椎损伤研究所，与所有感兴趣的国家分享我们了解到的情况。

最后，我们谨感谢阿曼最早把道路安全问题列入联合国议程，感谢俄罗斯联邦继续推进我们保障所有道路使用者安全并满足其需求的集体努力。我们从亲身经验中体会到，在挽救生命以及减轻重伤者痛苦方面确实能够取得实际成果。

Roet先生（以色列）（以英语发言）：神圣的《塔大德经》告诉我们，救人一命等于拯救整个世界。据此，《道路安全行动十年全球计划》可拯救整个宇宙。

我谨感谢大会主席召开本次会议，讨论一个重要议题，它需要我们给予进一步重视，以挽救生命。我也要感谢世界卫生组织（世卫组织）继续开展活动，支持全球道路安全领域工作。以色列自豪地支持目前这项决议草案（A/68/L.40），正如我们支持以往所有关于道路安全问题的决议一样。

世界各地道路事故造成的死亡人数仍然高得惊人。人死于道路事故的可能性比死于疟疾高一倍。在世界范围内，道路事故是导致15至29岁人群死亡的首要原因。易受伤害的道路使用者，即行人、骑自行车者和骑摩托车者，占道路交通事故死亡者一半以上。此外，每年道路交通事故还造成数千万人

受重伤，导致许多人长期或永久残疾。这无异于一场疫情。

因此，这种疫情没有引起舆论哗然，令人感到奇怪。它造成的死亡和受伤多数是可以预见和预防的。但只有28个国家有全面的交通安全法律提供保护，而这些国家仅占世界人口的7%。

所幸国际社会已经开始采取行动。《全球计划》五大支柱阐明了国家主管部门需要采取行动以加强国内道路安全的重点领域。我们显然正在取得进展。世卫组织最近发表的题为《加强全球道路安全》的报告突出表明，区域组织旨在加强其成员国道路安全的活动不断增多。区域活动（包括培训讲习班）的数量和种类表明，区域组织可为落实《道路安全行动十年全球计划》五大支柱作出实质性贡献。

我谨借此机会简单提及加强道路安全的间接好处。显而易见，落实《全球计划》五大支柱除了可挽救生命外，还可减缓道路拥堵，提高生产率，缩短货物和人员交通运输时间和减少污染，而这些只是少数几个相关的积极结果。当然，这些影响与拯救生命和避免灾难性伤害的重要性相比，算不得什么，但它们有利于反驳关于一些国家政府完全承受不起执行这些必要措施后果的论调。

以色列国为加强国内道路安全状况采取了多项行动，我要谈一谈其中一些行动。2006年，在大会宣布目前的“2011-2020道路安全行动十年”之前四年，以色列就设立了国家道路安全局，目的是制订一项国家计划，而且最重要的是执行这项计划。安全局推广执行各种法规和政策，设立驾驶员教育方案，并且向大众宣传与安全有关的信息。它与包括警察在内的政府其它部门以及关心道路安全问题的非政府组织有密切的工作关系，其中最重要的一个非政府组织是“Or Yarok”（希伯来语，意为“绿灯”）。该组织为研究影响道路安全的一系列广泛因素提供资助，并把这些知识付诸实施，以便挽救生命，例如，把宣传范围直接扩展到新驾驶员家

中，以提倡安全的驾驶习惯。“Or Yarok”是一个重要范例，体现了以色列政府与非政府组织之间的有效合作。

以色列国家道路安全局与其伙伴一道，通过全面办法来加强道路安全，包括采用高技术标准来维持健全的基础设施、促进强有力的教育方案、坚持严格执法的政策，以及采取符合《十年全球计划》五个支柱的应对措施。以色列所作努力的最终目标当然是拯救生命。数字清楚地反映了我们的成功。由于以色列政府的努力，2006年至2012年间，青年驾驶员的交通事故死亡人数下降了60%。其结果是，由于强有力的交通法规和执法措施，以色列的交通安全纪录现已胜过其它高收入国家，是全世界道路交通事故死亡人数最低的国家之一。这当然还不够，我们应当并将做更多工作。

会员国能够并且应当通过教育，通过制订并强制执行有效的道路安全法律来紧急处理这个全球问题。必须记住，如果各国政府采取恰当的干预措施，可以减少和防止出现道路交通事故伤亡。“行动十年”还剩近7年时间。我们有能力使我们在这一领域取得的成就成为集体决心和国家行动的楷模。我们有能力促成改变。我们有能力和义务拯救世界——每次拯救一个人。

代理主席（以阿拉伯语发言）：根据1994年10月19日第49/2号决议，我现在请红十字会与红新月会国际联合会观察员发言。

布朗热先生（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：从经济和可持续发展的角度来说，道路交通事故每天导致3300人死亡，大约相当于10架飞机的乘客数目，或者说每年造成130万人死亡。在全世界道路交通事故死亡者当中，近一半是行人、骑自行车者以及摩托车驾驶者。道路交通事故也致人重伤，而且常常是永久性的，每年受重伤人数为2到5千万人。道路交通事故伤害每年导致损失518亿美元资金，相当于每年损失瑞士这样规模的经济体。据估计，每年约85%的交通事故死亡发生

在中低收入国家，致使这些国家每年损失2%至3%的国民生产总值，或者相当于650亿美元，比它们得到的发展援助总额还多。如果不采取行动，到2020年，预计道路交通事故造成的受伤者人数总共将增加65%。这些经济、社会代价，以及最根本的是，给父母、青年人、养家糊口者、家庭以及整个社区造成的人的代价是不可接受的，特别是由于此类不幸是可以预防的。

自1998年红十字会与红新月会国际联合会（红十字与红新月联合会）的《世界灾害报告》首次把道路交通事故界定为全球人道主义紧急状况以来，红十字会与红新月会国际联合会展现了对道路安全问题的承诺，包括通过全球道路安全伙伴关系作出无数努力，与各国政府、私营部门以及民间社会一道在“2011-2020年道路安全行动十年”中执行道路安全方案，这一伙伴关系目前已进入第三个年头。

我们欢迎秘书长的报告（A/68/368），其中概述了若干高级别活动，而这些活动证明，全世界已经认识到这个问题，此外报告还阐述了各国政府以及其它利益攸方为减少道路交通事故及其给公共卫生与发展造成的后果而必须采取的解决办法。我们也赞同世界卫生组织（世卫组织）《2013年全球道路安全状况报告》，报告指出，在加强道路安全和拯救生命方面取得了切实进展。例如，过去三年来，每年的道路交通事故死亡人数没有增加。已有35个国家通过新的道路安全法律。占世界人口66%的89个国家目前已有全面的禁止酒后驾车的法律。占世界人口77%的90个国家已制订涵盖所有驾驶者、道路以及引擎类型的全面的头盔法规，并且实行了头盔标准。在把安全带法律适用范围扩大至后排乘客方面也取得了进展。

但是，要实现“行动十年”的目标，仍必须做大量工作。例如，《全球状况报告》强调指出，只有59个国家——占世界人口的39%——实行了每小时50公里或以下的城市限速标准，并且允许地方政府降低这些时速限制。报告还指出，交通政策忽视了行人和骑自行车者。此外，尽管道路交通事故死

亡人数在过去三年中确实没有增加，但在87个国家中，同期死亡人数却出现增加；尽管有35个国家通过了新的道路安全法，但全世界只有7%的人口得到全面立法的保护。每年有120万人丧生，因此全球死亡人数仍然居高不下。

红十字与红新月联合会支持秘书长和世卫组织提出的紧急建议，即各国政府应通过符合针对所有关键风险因素的最佳做法标准的全面立法，以便解决交通事故这一可预防的致死、致伤和致残原因。我们也愿鼓励会员国制订强制性政策和法律，保护为伤者提供援助的路人和急救人员。“好撒玛利亚人法”在拯救生命方面非常重要，经过适当培训的急救人员为道路交通事故受害者提供支持也非常重要。为此，红十字会与红新月会国际联合会目前正在与国际汽车联合会的各个汽车俱乐部和旅游俱乐部建立伙伴关系。红十字与红新月联合会全球急救参考中心的目标是，在加强急救与道路安全之间必不可少和实际上非常直接的联系方面发挥重要作用。

为了强调急救在道路安全方面的极端重要性，国际红十字和红新月运动在2000年发起的“国际急救日”今年的主题是“急救与道路安全”。迄今为止，1,700多万人已通过上课学会急救，4,600万人收到了急救与预防的信息。在红十字会和红新月会国家协会中，今天有超过36 000名现职急救培训师和770,000名现职志愿者。每年全球提供的志愿急救服务小时总数至少是4千万小时。

红十字与红新月联合会强烈认为，拥有189个国家协会和大约1,500万名现职志愿者的国际红十字和红新月运动，可为实现“2011-2020道路安全行动十年”的目标发挥重要作用。仅在数月前，在我们的悉尼大会上，全球道路安全伙伴关系举办了两次讲习班，凸显了国家协会能够并确实在“行动十年”中发挥的作用。越南红十字会和突尼斯红新月会等国家协会作为政府辅助机构作出努力，成功地提倡了增进道路安全的立法。它们事必躬亲，同社区一道向儿童提供道路安全教育，并同成人和青少年一道改进车祸后的护理工作。讲习班还把注意力集中

于红十字和红新月联合会作出的保证，即在“行动十年”五个支柱方面改进道路安全的结果。来自大约100个国家协会的代表出席了讲习班，并且收获极大。

当然，本运动内部十分了解道路安全情况。全球各地正在执行和分享无数良好做法举措，高级领导层致力于借助同全球道路安全伙伴关系的合作努力，建立国家协会的能力，以扩大和加强它们在该领域中的工作。

但是，除了红十字和红新月运动在国家一级采取的方法外，我们也认识到必须采取具有全球影响的全球举措。这就是为什么红十字会与红新月会国际联合会和国际汽车联合会正在研究合作方法，并寻找机会让数十个国家协会和数百万名志愿者能够同国际汽车联合会下属235个汽车俱乐部及其6千万成员一道努力。这种伙伴关系能够产生具有全球影响的举措。

正如“2013年全球道路安全状况报告：支持行动十年”所表明的那样，为了实现“2011-2020年道路安全行动十年”的目标，仍有许多工作要做，尤其是保护脆弱的道路使用者、通过并实施良好的道路安全法律，以及减少道路交通伤亡数量。正如秘书长所指出的那样，

“应采取更加系统的方法处理围绕十年全球计划五大支柱的道路安全问题。”（A/68/368，第66段）

但红十字和红新月联合会认为，由于人道主义危机的巨大规模及其对我们的经济、社区及家庭生活造成的非常严重的影响，除了仅仅交流良好做法之外，还必须进行国际合作。红十字和红新月联合会认为，这种全球伙伴关系与合作能够产生必要的影响，在“道路安全行动十年”的后半期有所作为。

代理主席（以阿拉伯语发言）：我们听取了关于本项目的最后一位发言者的发言。大会现在

着手审题为“加强全球道路安全”的决议草案A/68/L.40。

我请秘书处代表发言。

张赛进先生(大会和会议管理部)(以英语发言):我谨宣布,自决议草案A/68/L.40提交以来,除该文件所列代表团外,下列国家已成为该决议草案提案国:阿尔及利亚、安道尔、澳大利亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、捷克共和国、印度、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、以色列、意大利、牙买加、吉尔吉斯斯坦、黎巴嫩、马来西亚、蒙古、黑山、莫桑比克、挪威、卡塔尔、摩尔多瓦共和国、圣马力诺、沙特阿拉伯、突尼斯、美利坚合众国、乌兹别克斯坦和也门。

代理主席(以英语发言):我是否可以认为大会希望通过决议草案A/68/L.40?

决议草案A/68/L.40获得通过(第68/269号决议)。

代理主席(以阿拉伯语发言):我是否可以认为,大会希望结束对议程项目12的审议?

就这样决定。

上午11时55分散会。