



大会

第六十届会议

正式记录

第三十八次全体会议

2005年10月26日星期三上午10时举行
纽约

主席：埃利亚松先生 (瑞典)

主席缺席，副主席哈米顿(马来西亚)主持会议。

上午10时15分开会

议程项目46和44(续)

联合国经济、社会及有关领域各次主要会议和首脑会议结果的统筹协调执行及后续工作

秘书长的说明(A/60/275)

儿童问题特别会议成果的后续行动

秘书长的报告(A/60/207)

阮维战先生(越南)(以英语发言)：越南代表团谨对秘书长在议程项目44下提出有关儿童问题特别会议成果的后续行动的报告(A/60/207)表示赞赏。

报告清楚地表明，要建设一个适合儿童生长的世界，仍然需要做大量工作。我们坚信，必须在国家和国际一级都作出一致努力，才能实现大会第二十七届特别会议通过的《行动计划》(第S-27/2号决议，附件)所有四个目标。

国家一级的努力包括加紧制订和执行辅助并加强《行动计划》和《千年宣言》(第55/2号决议)目标的国家目标，并为实现这些目标进一步调动资源。

国际一级的努力包括国家之间和国家同联合国系统之间的支助、协助与合作。这种国际努力很重要，

可以帮助资源稀少的国家、特别是发展中国家集中精力和资金，实现商定目标。因此，应当充分关注《行动计划》执行工作的国际层面，即需要加紧努力，履行《行动计划》C节的承诺。

越南人认为，儿童是家庭幸福所在，是国家及世界的未来。只有对今天的儿童进行充分的投资，才能确保所有国家和全世界更美好的未来。因此，我们认为，保护和照顾儿童是国家、社会和家庭的共同责任。

越南是亚洲第一个和世界第二个批准《儿童权利公约》的国家，越南建立并改进了促进和保护儿童权利的法律和机构框架。1991年，越南国会通过了《儿童保护、照顾和教育法》。国会儿童问题委员会同有关各部和机构，特别是政府的人口、家庭和儿童问题委员会一道积极努力，确保充分执行法律文书。

越南仍然坚决致力于《宣言》和第二十七届特别会议《行动计划》的原则和目标，并继续高度重视充分执行其中的各项目标。我要谈谈对今日越南儿童极其重要的两个领域。

第一个领域是促进健康生活。在四个主要目标领域中，儿童保健是越南的最高优先事项之一。越南的保健活动通过目标明确的预防危险疾病、预防艾滋病毒/艾滋病和落实食品卫生与安全的国家方案来执行。在这些方案内，已执行了一系列项目，以直接

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(C-154A)。更正将在届会结束后编成一份单一的更正印发。

05-57118(C)



造福于儿童，其中包括关于广泛免疫接种、预防营养不良和安全育儿的方案。

按照千年发展目标 4 和第二十七届特别会议的目标，越南的儿童死亡率已大大降低。五岁以下儿童死亡率从 1990 年每千例活产死亡 58 名降至 2001 年每千例活产死亡 42 名，到 2004 年又降至每千例活产死亡 31.5 名。1 岁以下婴儿死亡率从 1990 年每千例活产死亡 44.4 名降至 2003 年每千例活产死亡 21 名，到 2004 年又降至每千例活产死亡 18 名。能够取得这些成果，是因为改善了产妇保健，包括消灭了新生儿破伤风，而且因为扩大了免疫接种覆盖范围，广泛发放了维生素 A，穷人得到免费体验。今天，越南 95% 的少数民族儿童已通过广泛的免疫接种方案接种 6 种疾病的疫苗。

目前正在进一步采取具体措施，以解决越南各地区之间的差距，并进一步减少与营养不良和伤害有关的儿童死亡率，伤害是当前造成儿童死亡的最大原因。

第二个领域——提供高质量的教育，也同等重要。虽然越南的人均国内生产总值仍然较低，但我们正在不遗余力地开展基础教育。用于培训和教育的费用在 2000 年占国家预算的 15%，在 2004 年占 17.4%，而用于普及中小学教育的费用总数占全部教育支出的 52.6%。我国已制定各种战略、方案和计划，并开始执行，比如 2001-2010 年培训与教育发展战略和 2003-2015 年全民教育国家行动计划。它们的目标都符合千年发展目标和第二十七届特别会议的行动计划的目标。

目前，越南儿童小学入学率几乎达到 94.5%，女孩的总入学率只比男孩稍低一点。所有各级教育的女孩入学率在 2001-2004 年期间一直逐步提高，而且各地区之间没有重大差别。

为消除全国各地区的教育差距，特别是少数民族儿童在教育上的差距，我国进行了各种努力。为少数民族学生提供免费教育和住宿的寄宿学校系统正在

扩大之中。目前，全国共有七所针对这类学生的寄宿学校。学龄少数民族儿童的入学率已增至 85% 至 90%。许多省实行了初高中优先招收少数民族儿童的政策。少数民族学生百分之百进入公立学校的 6 至 10 年级。我国政府的政策还包括为少数民族儿童提供免费教育，包括笔记本和教科书，而且他们可以优先进入大学和学院。现有六套教科书和课程是用八种应用广泛的少数民族语言编制的。

秘书长在其关于儿童问题的大会特别会议后续行动的报告正确地指出，只有大力加强为弱势儿童和家庭采取的行动才能实现“适合儿童生长的世界”中的大多数目标。我国当前的工作重点符合这一建议。目前，国家人口、家庭和儿童委员会正在制订 2006 至 2010 年时期儿童保护战略。此外，在“视觉 2020”方案下，该战略将把 235 万生活在特别艰苦条件下，即生活在农村、山区和边远地区的儿童、少数民族儿童、贫穷家庭儿童、孤儿、残疾儿童和其他儿童作为最大关注对象。该战略的宗旨是为执行保护和照顾儿童的政策和方案提供有利的法律环境，建立有关部、机构、家庭、学校和社区之间的协调网络和机制，而处境特别艰难的儿童是其特别关注对象。预计政府将于今年年底批准该战略。

越南为促进、保护和关照儿童作出了有力承诺和进行了巨大努力，并在不断划拨新资源用于儿童事务。但是，作为一个发展中国家，越南的经济发展水平仍然较低，一些领域在资源方面面临着某些实际限制。在这方面，我们借此机会诚挚地感谢儿童基金会和其他国际伙伴向我国提供宝贵的支持和援助。

阿斯马迪夫人（印度尼西亚）（以英语发言）：印度尼西亚代表团同许多其他会员国一样，也对执行联合国各次主要会议和首脑会议成果的进展速度表示关切。在这方面，印度尼西亚赞赏秘书长关于经济及社会理事会在这些成果的统筹协调执行方面的作用的增订报告（A/60/275）。

经社会可以发挥核心作用，在整个联合国系统内促进协调这些成果。我们对执行速度缓慢感到不安，

我们敦促各专门机构和各国政府继续与经社会合作，确保充分执行这些成果。显然，需要提高为实现这些成果目标而采取的行动的效率和效力。

印度尼西亚还注意到，秘书长就关于儿童问题的大会特别会议结果文件——也就是为人们熟知的“适合儿童生长的世界”（第 S-27/2 号决议）——的执行进展情况提出的报告（A/60/207）既指出了成绩，也指出了不足。这是第三份后续行动，该报告将有助于保持热情火焰，造福儿童。我们从秘书长的报告中看到，越来越多的国家制定了全国行动计划，以履行在特别会议上作出的承诺。有关儿童的优先问题正在日益纳入国家主流规划进程。这是一个好兆头。

就印度尼西亚而言，它在 2004 年制订了 2015 年印度尼西亚儿童全国方案。这个计划成为为印度尼西亚儿童采取行动的一个推动因素。该计划在实施仅一年后，已经对全国儿童的健康和人身安全产生了作用，现在，他们得到更大的保护，以免受虐待、剥削和暴力的侵害。这个计划还促进采取行动，防治儿童感染，确保他们得到健全的饮食。正在坚决地防治可通过免疫预防的疾病，尤其是小儿麻痹症和麻疹，这两种疾病在印度尼西亚的发病率再次开始上升。在联合国儿童基金会（儿童基金会）和世界卫生组织的支持下，印度尼西亚政府配合全国免疫周活动，执行了各项方案，使大约 2 400 万儿童受益。

与儿童健康有关的其他方面问题也正在得到处理。现在正在执行一些营养方案，旨在防治儿童中的蛋白质能量营养不良症和微营养素缺乏症。在这方面，特别注意解决贫困家庭中的 5 岁以下儿童和贫困孕妇的需要。这些方案还帮助降低了母婴死亡率。

目前还正在努力消除文盲。印度尼西亚政府相信这样的格言：“健康的心智存在于健康的身体中”。为此目的，印度尼西亚政府与儿童基金会和联合国教育、科学及文化组织协同行动，为儿童建立了一些创造性学习社区，旨在使学习成为一种非常愉快的经历。这些机构受益于透明管理，并得到它们周围社区

的积极支持。创造性学习方案以难以置信的速度在扩大。在 2000 年，79 所学校提供了此种高质量教育。到 2004 年，已经有 1 326 所学校参与，参加的儿童接近 25 万。

对印度尼西亚来说，这些突破仅仅是开始。我们决心保持我们已经创造的势头。但是，我们的注意重点并不狭窄，我们不会无视我们区域其他地方发生的事情。因此，我们感到高兴的是，区域机制正在确保对特别会议各项目标的政治支持。我们非常愿意与我们的邻国交流经验和最佳做法。

努涅斯·德奥德雷曼夫人（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）（**以西班牙语发言**）：关于议程项目 46，委内瑞拉玻利瓦尔共和国重申它作为联合国会员国的承诺，它将充分参与对联合国经济、社会及有关领域各次主要会议和首脑会议结果的统筹协调执行及后续行动进行的研究。我们认为，它们反映了国际社会为实现可持续发展而处理人类各种严重问题的意愿。

然而，委内瑞拉玻利瓦尔共和国认为，在讨论本项目时，不应该提到 2005 年世界首脑会议结果文件。众所周知，我国已致信大会主席，要求征询秘书长属下联合国法律顾问的意见，以评价和恢复结果文件的合法性和信誉。我们是基于以下考虑和其他考虑提出这个要求的：第一，该文件的谈判和批准过程是否符合《联合国宪章》有关条款、大会规则以及程序规范；第二，鉴于委内瑞拉玻利瓦尔共和国明确否定了该文件的合法性并对它表示了明确的谴责，首脑会议结果文件中纳入有关决议草案的改革议程是否真的以协商一致方式获得核准？；以及第三，如果我们的结论是，并没有达成通过该文件所要求的协商一致意见，那么我们如何看待以此为基础的任何谈判的价值？

在对它的要求——这个要求是依据它作为一个主权国家和大会正式成员所享有的特权提出的——作出答复之前，委内瑞拉玻利瓦尔共和国认为，必须暂停执行或实施结果文件的任何活动。

代理主席（以英语发言）：根据大会 1994 年 10 月 19 日第 49/2 号决议，我请红十字会与红新月会国际联合会观察员发言。

戈斯波迪诺夫先生（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：让我直截了当地首先谈我们今天的重大挑战之一——艾滋病毒/艾滋病与儿童。在 2004 年 9 月在阿尔及尔举行的第六次红十字会和红新月会泛非会议上，非洲的红十字会和红新月会通过了一个包括几个目标的行动计划。特别是，它呼吁作出认真的承诺，以消除患有艾滋病毒/艾滋病的人和因艾滋病毒/艾滋病而成为孤儿的儿童所面临的耻辱感和歧视；必须通过教育来防治这个大流行病；必须向受影响的儿童、他们的家庭和社区提供心理支持。这三个目标在很大程度上反映了我们今天正在讨论的问题。

仅仅在南部非洲，红十字会通过其志愿人员网络目前正在帮助 5 万名需要帮助的家庭护理病人，其中很多是儿童。它们准备在 2010 年之前把这个数字增加两倍。他们的活动包括加强社区和家庭护理人员提供家庭护理、转诊、心理支持和协助的能力，帮助创建自助项目和粮食种植园。仅在去年，在同一区域中，红十字会工作人员和自愿人员就向 140 万人宣传了艾滋病毒/艾滋病预防知识。几周之前，我们发出了一个紧急呼吁，要求提供 3 000 万美元，以协助南部非洲七个国家——即莱索托、马拉维、莫桑比克、纳米比亚、斯威士兰、赞比亚和津巴布韦——面临严重粮食短缺问题的 150 万人民。目的是向这些国家的弱势群体提供食品、农业支助和安全饮水，在这些国家，数百万儿童与青年正付出高昂代价，经常是付出了生命。

同样在非洲，在国际联合会支持下，各红十字会正在试验一种服务提供模式，让艾滋病毒/艾滋病患者获得护理和抗逆转录病毒疗法。正在六个国家实行这一试验项目：乌干达、肯尼亚、埃塞俄比亚、纳米比亚、津巴布韦和赞比亚。获得抗逆转录病毒疗法被认为是我们非洲成员的一个优先事项。我们能向儿童

提供的最大服务是维持其父母的生命，反之亦然。对父母而言，还有比维持其子女生命更重要的事情吗？我们努力帮助的正是这一方面。

此外，支助孤儿和受艾滋病毒/艾滋病影响的其他儿童是我们在非洲的另一主要优先事项。在《儿童权利公约》和我们自己政策指导下，我们为南部非洲的孤儿制定了一项区域红十字方案战略，这一战略倡导整体支助，以确保满足孤儿和其他弱势儿童的一切需要并维护其权利。按照我们的理解，整体支助包括食物与住所，加上心理、社会与教育支持。带着这一想法，我们的自愿者与全家人合作并与父母去世后依靠自愿者的儿童建立牢固关系。目前，红十字自愿者在南部非洲支助 9 万名孤儿，而我们的目标是到 2010 年支助一个大得多的人数。

虽然非洲大陆特别受艾滋病毒/艾滋病影响，我们红十字与红新月联合会也在全球，包括在亚洲、拉丁美洲和部分欧洲地区就应对和预防艾滋病毒/艾滋病开展工作。在过去一年中，我们加快了我们的同侪教育方案，这些方案在学校、监狱、青年俱乐部以及在诸如卡车驾驶员和商业色情从业者等高风险人群中证明行之有效。社区宣传运动、促进使用避孕套和分发教育材料等也有所扩大。一个月后，即 12 月 1 日世界艾滋病日将在全世界发起一场针对数百万青年、让艾滋病毒/艾滋病患者参加的名为“更紧密团结起来(Come closer)……”的方便媒体、反污名运动。这仅是我们广泛宣传计划的许多工具之一。

我们知道，这一巨大任务需要同样巨大的努力和广泛合作。我们与整个联合国大家庭、特别是儿童基金会密切合作，我们有力支持儿童基金会昨天发起的运动。我们还与世界卫生组织、联合国艾滋病毒/艾滋病联合规划署(艾滋病规划署)和世界粮食计划署以及各国政府与机构，例如联合国国际开发部、世界银行、欧佩克基金和许多私营公司密切合作。这对便于儿童获得抗逆转录病毒疗法和治疗机遇感染极为重要。

我们还认为，与艾滋病毒/艾滋病患者及其组织合作是一个优先事项。在南部非洲，我们的红十字会成员还增加其对护理者的支持，包括孤儿的祖父母和监护人、照顾其患病父母的儿童，当然还有我们自己红十字会自愿者，这些自愿者与艾滋病毒/艾滋病患者及其家人不懈合作，他们不幸也携带这一病毒。国际联合会正设法确保他们也获得保健和心理支持。

我们如此重视合作还有另外一个原因：护理者与病人之比在继续上升。这迫使我们招募和培训更多自愿者，以将这一比例降至可接受的一个护理者对十个病人的水平。自愿者工作是无偿的，但是培训和激励他们要花钱，需要不断支持。我们敦促一切利益相关者增加对人力资源开发的投资。不应该想当然地视自愿者为不需要投资的免费人道主义力量。根据国内、国际法，我们国家红十字会与红新月会附属于公共当局，准备与联合国会员国政府合作，在这一至关重要的问题上采取行动。

当海啸、飓风或地震袭击并造成毁坏时，我们迅速行动——至少在多数情况下如此。我们既救儿童也救父母。有时人们会感到，突发自然灾害促使我们在数分钟或数小时内行动起来，而对艾滋病毒/艾滋病这样的持久、甚至可预见灾害，我们却不够迅速与慷慨。艾滋病毒/艾滋病致死和影响的人数比地震和飓风加在一起还多。

看报纸广告，我们受到鼓励去承养一条公路、一个湖泊，认养一条流落街头的狗或一头动物园大象。这很好，正确而崇高。然而，要加强我们全球协调行动以防治艾滋病毒/艾滋病，也许现在应逐个、具体承包非洲及其他地方的村庄，以便有一天我们可以说，不仅被认养的森林、流落街头的狗或动物园营养不良的大象被拯救，而且每一个儿童、每一个村庄或每一个国家，一代人获得了拯救。那时，也只有到那时，我们才可以集中精力挽救更多的湖泊、河流和大象。然而，儿童必须是我们的最优先关怀对象。

代理主席（以英语发言）：我们已听取有关这一项目辩论的最后一位发言者发言。大会就此结束现阶段对议程项目 44 和 46 的审议。

议程项目 60

全球道路安全危机

(a) 秘书长的说明（A/60/181 和 Corr.1）

(b) 决议草案（A/60/L.8）

代理主席（以英语发言）：我现在请阿曼代表介绍决议草案（A/60/L.8）。

希奈先生（阿曼）（以英语发言）：自 2004 年 4 月我们在本大会堂讨论道路安全以来，全世界又有 120 万人在公路上丧生，又有 2 000 万至 5 000 万人受伤或致残。这些数字触目惊心，然而却不象——比如——空难那样受到媒体报道。

全球道路安全危机是一种非常严重的现代瘟疫。伤亡数字上升迅速，世界卫生组织已经预言，到 2020 年，道路交通伤亡将超过艾滋病毒/艾滋病，成为致命与致残的负担。

最令人惊讶的是，这是一种可预见、可预防的危机。这些死伤是可预见的，因为它们随道路上车辆数量上升而上升。它们是可预防的，因为我们有预防这些死亡的工具和知识。最可怕的是，很少有人认识到这种祸害将泛滥，但它是可以预防的。最大的困难是宿命论，它导致人们信以为道路交通伤亡纯属事故，无法预料，因而无法预防。

2004 年活动频繁，联合国和国际社会努力提高人们对此问题的认识。世界卫生组织（卫生组织）把道路安全作为世界卫生日的主题，并同世界银行一起发起《预防道路交通伤害世界报告》。大会通过第 58/289 号决议，邀请卫生组织在联合国系统内负责协调道路安全问题。世界卫生组织在联合国各区域委员会和若干利害关系者的支持下举行了一系列会议，结果之一是对文件 A/60/181 所载秘书长的报告有出色贡献。

在联合国各区域委员会积极参加和支持这个进程的情况下，各国和各组织正在努力推动加强国际合作。目前，亚洲、非洲、欧洲和拉丁美洲正在展开区域性努力。

自 2003 年道路安全项目列入大会议程以来，已经取得长足进展，但还有许多工作可做。

我们需要制定目标，监测执行情况。我们在谈论全球道路安全危机和预测到 2020 年道路交通伤亡人数可增加一倍的同时，也可以把它当作一次机会，扭转死亡人数上升的趋势。今后 15 年，如果我们能够防止死亡人数按预期速度上升，可挽救 500 多万人的生命。

我们需要收集有用资料，强化信息体制，帮助各国政府把道路安全看作是一项重要的投资。

我们需要建设道路安全系统管理能力，着重预防人员伤亡，伤员救治和伤后康复。

我们需要通过和执行立法，加强车辆、道路和驾驶员安全。

我们需要支持研究工作，说明造成低收入和中等收入国家道路交通伤亡的原因及其后果，而且必须分享研究材料。

最重要的是形成政治意愿。道路安全并非偶然，需要最高层领导的承诺。

在过去 35 年里，在苏丹陛下的英明领导下，阿曼国内公路网已从 1970 年的 10 公里增加到数万公里，连接东西北所有地区。随着道路车辆数目的增加，造成人员伤亡的大小碰撞事故必然随之增加。提高道路安全已经成为阿曼政府的最高优先事项之一。

我国已经通过立法，设立了一个全国道路安全局，负责全面更新各种规章制度，设立登记制，收集有关各种大小碰撞事故原因的具体材料，争取尽可能减少事故次数。一年前，国务委员会举办了一次道路安全论坛。协商会议和负责执行道路安全条例和预

防交通事故伤亡的阿曼皇家警察成员也参加了为期两天的论坛。

阿曼倡议提高全球对道路安全的认识，是基于我国自身的经历，以及认识到，如果任其自流，问题只能变得更加严重。我们必须加紧努力，提高全世界对道路安全危机及其后果的认识。

在此过程中，我国代表团始终同其他代表团以及若干其他组织密切合作。此外，从阿曼代表团接受联合国邀请担任联合国系统内道路安全问题协调员之日起，世界卫生组织和联合国各区域委员会始终是可靠、尽职的伙伴。

世界卫生组织举办了联合国道路安全协作工作会议，会议结果已载入秘书长的报告。儿童生存与发展工作队秘书处属下的全球道路安全指导委员会、国际汽车联合会汽车与社会基金和世界银行也是这项工作中的重要作用者，都给我提供了宝贵的支持和鼓励。

在这方面，我高兴地提出文件 A/60/L.8 中所载决议草案。我国代表团已经就该草案同其他会员国进行了多次非正式协商，以求达成共识。决议草案以秘书长报告(A/60/181)和世界卫生组织《预防道路交通伤害世界报告》中提出的各项建议为基础，草案的主要内容如下：

第一，对全世界交通意外死伤事故不断增加表示关切，重申通过国际合作解决全球安全问题的重要性。

第二，鼓励会员国加入 1949 年和 1968 年相关联合国公约，承认联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）正在努力为 1968 年公约拟订一套实质性的修订案。

第三，邀请会员国执行《预防道路交通伤害世界报告》的建议，建立全国性机构，拟订国家行动计划，以减少道路交通伤害。

第四，我国政府欢迎世界卫生组织和联合国各区域委员会决定共同举办第一届联合国全球道路安全周，安全周将成为提高全球道路安全意识的平台。

最后，不幸的是，道路交通伤亡未能像其他灾难一样得到认真对待，令人痛心的是，受害者没有得到其他暴力受害者同等的尊重和同情，沦为统计数字和材料。然而在这些数字后面是活生生的人——是人们的儿女、兄弟、姐妹、父母和朋友。我仅举几个例子。

费萨尔是一位年轻医师，研究生刚毕业。他在一次交通事故中受重伤，在呼吸机上生活了七个月之后，还必须重新学习说话、走路、吃东西。可悲的是，他将永远不会再行医了。

纳乌夫 4 岁时在过马路的时候被汽车撞倒，导致颈部以下瘫痪。她被送往医院，并被安上了一台呼吸机，以帮助呼吸。十年后，她仍然依靠呼吸机维持生命。除了母语外，纳乌夫会说两三种语言，这主要是因为与医务人员的交流所致。

阿龙刚刚结束医学院最后一年的学习，是一名有抱负的医生。他坐在一辆公共汽车上，汽车行驶在弯弯曲曲的道路上。由于超速行驶，汽车失去控制并翻车。那天，阿龙和其他 22 人死去。

林登在和家人度假时发生撞车事故，一个月后死于伤势过重。他的家人幸存下来，但需要学会在丧失其主要支助来源的情况下生活。

26 岁的曼苏尔在骑摩托车经过一个路口时，被一辆闯了好几个红灯的面包车迎面撞上，当场死亡。法院对肇事司机处以小额罚金。判决书里甚至连曼苏尔的名字都没有提到。

世界纪念日于 11 年前由一些非政府组织发起，此后被世界各地的很多组织所接受。它是我们纪念所有道路交通事故死伤者的日子，也是我们感谢总是第一个赶到交通事故现场的急救人员、以抢救和治疗伤者为己任的医务人员、以及因失去亲人而悲痛或是对伤者给予无私关爱的家人的日子。

世界纪念日是一个纪念费萨尔、纳乌夫、林登和曼苏尔等人以及成千上万其他人，并承认他们的死伤是对众多个人、家庭和社区产生的影响的机会。决议草案执行部分第 10 段要求会员国将每年 11 月的第三

个星期日作为世界道路交通事故受害者纪念日加以纪念。

决议草案 A/60/L.8 的其它提案国是：阿富汗、阿尔巴尼亚、亚美尼亚、澳大利亚、奥地利、孟加拉国、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、加拿大、智利、中国、克罗地亚、古巴、塞浦路斯、吉布提、多米尼加共和国、埃及、德国、希腊、危地马拉、圭亚那、冰岛、印度、印度尼西亚、爱尔兰、以色列、意大利、约旦、黎巴嫩、卢森堡、马耳他、尼泊尔、新西兰、尼日利亚、巴拿马、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、塞内加尔、斯洛文尼亚、西班牙、苏丹、瑞士、东帝汶、突尼斯、土耳其、土库曼斯坦和赞比亚。

我建议大会通过决议草案 A/60/L.8。

卡比先生（阿拉伯联合酋长国）（以阿拉伯语发言）：首先，我要代表阿拉伯联合酋长国代表团感谢埃利亚松主席为指导本届会议活动所作的宝贵努力。我相信，他将精干地领导我们对这一重要议程项目的审议。我也愿表示，我们衷心感谢秘书长提交了其重要报告(A/60/181)。

加强道路安全无疑是一个重要而迫切的问题，需要立即采取果断行动。交通事故是 15 岁至 44 岁人群死亡的一个主要原因。每年，交通事故导致一百多万人死亡，几百万人伤残，造成巨大的生命和物质损失，并对个人和社会的社会经济状况产生负面影响，特别是在努力实现千年发展目标的发展中国家。

阿拉伯联合酋长国赞扬联合国及其各机构为应对全球道路安全危机所作的努力，并认识到许多发展中穷国实施道路安全方案需要充分的财政资源。因此，我们认为，必须加强一切形式的全球合作，特别是通过本组织的各区域委员会和专门机构，以便支持那些国家的努力，并为它们提供建设道路安全方面的能力所需的财政和技术援助。

由于阿拉伯联合酋长国发展迅速，以及我们容易获得汽车这种首选交通工具，因此我们同其它国家一

样，出现了道路事故数量增多，特别是青年人中事故增多的情况。阿拉伯联合酋长国当局牢记此类事故对我国社会的破坏性影响，采取了应对这一严重危机的措施，其中包括通过和执行关于道路安全的国际决议，以及采取必要的国内措施，以便每年将交通事故减少 5.5%。这些措施包括：

第一，在预防性措施方面，我们正在使用交通灯、道路标志与指令、照相机以及交通管制雷达系统等方面的最新技术，以建立和维护一个符合国际标准的道路网。我们正在通过关于驾驶员安全的法律，确定车速限制并将最低驾驶年龄定为 18 岁，要求使用安全带并对获取驾驶执照作出严格要求。我们正在向男女保安人员提供必要的培训，以使他们能够在警察部队和交通管制部门工作，我们还在道路上增加这些保安人员的人数。

我们正通过新闻媒体、教育讲座、比赛、奖励和参加交通问题国家与区域会议和年度活动来提高社会民众，尤其是小学生对交通安全的认识。此外，我们正在对车辆实施较高的技术标准和规格，以确保其安全和正常运行。

第二，关于执法问题，我们正在对违反交通规则的人实行严格的惩罚措施，其中包括罚款、暂时中止或吊销驾驶执照和监禁。我们也在我国道路上实施更严格的交通法规。

第三，关于康复问题，我们正在医院和专门中心为交通事故受害者提供紧急和长期医疗与康复服务。

此外，政府正在考虑其他运输替代办法，以尽量减少私人车辆对道路的使用。这包括发展和采用新的大众运输手段，从而减少交通堵塞和交通事故。

最后，我们希望我们的审议将有助于在发展中国家和发达国家加强国际合作，铲除这一严重的祸患。

Ng 先生（新加坡）（以英语发言）：首先，我要表示我们深切赞赏阿曼代表团持续开展各种努力，提请国际社会注意日益严重的道路安全危机。新加坡欢迎

有这个机会探讨道路安全危机，支持在这个论坛和其他全球论坛为处理这一危机而提出的倡议。

9 月 22 日，蓝色飞机航空公司 320 型空中客车在起落架出故障后安全降落在洛杉矶国际机场，当时我们为机上乘客安然无恙感到欢欣鼓舞。不幸的是，我们时常看到飞机失事、造成数百人丧生的头版头条新闻。在灾难发生后，救灾和调查队开始奉命行动，专家被派去处理灾难的善后工作，而这些善后工作在其后数天和数星期常常受到人们的极大关注。

然而，道路安全事故造成的死亡人数更高，但相对而言得到的关注却少得多。此类事故并非偶尔发生，而是每日随地发生。机动车运输无疑被视为世界上最伟大的发明之一。它已成为现代生活的一个方便因素，但它也是对生命的最大威胁之一。根据世界卫生组织和世界银行联合编写的《2004 年防止道路交通受伤世界报告》，每天世界各地有 3 000 多人死于道路交通受伤事故，比任何可能的坠机事件还要多出十倍。更令人不安的是，中低收入国家因这类事故而死亡人数占了死亡总数的约 85%。同一份报告还指出，如果不采取适当行动，到 2020 年，道路交通受伤将成为世界上第三大疾病或伤害致因。

道路交通事故，尤其是道路事故伤亡，仍然是当今世界的一个长期问题。每个道路事故对于受害者的家属和朋友来说，都是一场可怕的悲剧，而且对社会来说，也是一个损失。除了造成人员死亡和人的方面的代价外，道路事故每年在世界范围造成的经济损失大约为 5 000 亿美元。这还没有计入保险和其他行业所受的损失。此外，据估计，道路事故造成的医疗援助、基础设施建设、调查和其他费用约为一国国民生产总值的 1% 至 3%。这大大超出了提供给发展中国家的海外援助总额。虽然预计高收入国家将继续改善它们的道路安全状况，但据预计，到 2020 年，在发展中国家和转型国家，尤其是在南亚地区，道路交通造成的死亡人数将增加 80%。因车祸丧生的大多数人都是 44 岁以下的男子，他们往往是家庭中唯一挣钱养家的人。

我们需要采取更多的行动来扭转此种令人极其不安的趋势。国际社会需要扩大去年以道路安全为主题的世界卫生日所产生的努力和势头，加快我们的协作努力，减少交通事故伤亡。我们只有提高认识，才能单独和集体地应对这一危机。

每个人都有责任保持道路的安全。在这方面，新加坡一直积极提倡道路安全，它是世界上事故伤亡率最低的国家之一。然而，由于我国人口老化，道路上车辆增多，各种挑战仍然存在。在过去二十年里，政府采取了许多步骤来改进新加坡的道路安全。在亚洲开发银行的援助下，新加坡政府制定了国家道路安全行动计划。这项行动计划要求政府各机构、非政府组织和私营部门开展战略性协作，其目的是通过五个 E 办法，即通过鼓励（encouragement）、应急准备（emergency preparedness）、工程设计（engineering）、教育（education）和执法（enforcement），来加强道路安全。

在鼓励方面，这项计划要求设立一个有效的道路安全执行结构和一个多学科工作组，由其作出战略改变，加强新加坡的道路安全。我们的目的是扩大和加强各主要利益有关者的协调与参与。

同样，应急准备问题正得到新的重视，它要求更好地协调开展努力，在交通事故现场进行迅速和有用的医疗干预。

在工程设计方面，新加坡陆运当局专家应用最新的全面数据系统和事故趋势分析，将各种安全实践纳入道路的规划、设计和管理。道路状况必须达到最高的维护标准。诸如高速公路监测通告系统等先进设备与广播媒体相互配合，为驾驶人提供实时交通情况通告。各种工程设计方案都耗资巨大，但在减少可能造成死亡的事故方面却是至关重要的。

对于机动车制造商来说，不断审查其制造流程与设计以促进提高道路安全，也是同样重要的。日本丰田汽车公司总裁渡边捷昭先生今年 6 月在介绍丰田新管理团队时，最恰当地总结了这一点：

“从环境角度讲，我制造汽车梦想，就是制造出能够只用一箱汽油就可以跨越美洲大陆的汽车，或者是用得越多，大气层越干净的汽车；从安全角度讲，就是不出事故的车，不使人受伤的车，或者说能使驾驶者更健康的车”。

第四个方面涉及教育。道路安全教育非常重要，可以向所有道路使用者灌输正确的心态，培养他们正确道路使用行为。教育不仅仅是要传授交通规则，而且也是为了确保道路安全概念得到明确传达，并深入人心。良好的教育可以使人们形成良好的日常习惯，从而使道路上的人们免遭不幸。我们必须使道路安全的重要性在每个人心中扎根。多年来，新加坡政府与私营部门合作，发起了宣传运动，开展道路安全对话，举办展览甚至播放宣传道路安全的录像。尽管现在公众的认识已有所提高，但我们不能在已取得的成就上止步。

第五，也就是最后一个方面是执法，它是道路安全管理中的一个不可分割组成部分。不负责任的驾驶行为所造成的交通事故超过了任何其他原因。因此，需要制定严厉的规则和处罚措施来遏制交通违规者。新加坡政府有时不得不采取严厉的强制行动来改变道路使用者的心态，使他们在从事鲁莽或危险的道路行为之前必须三思。新加坡境内不负责任的道路使用者面临罚款、暂停驾驶特权甚至入狱等处罚。

关于超速行车等问题，多年的统计数据显示，超速是头号杀手。为了消除这种情况，我们几年前颁布了严厉而明确的法律，那些超速魔鬼——即行车时速比限定时速高出 40 公里的人——在法庭上被起诉。他们还会由于犯下此种罪行而失去执照。我们设置了移动式雷射测速照相机来加强对那些超速者的监控。我国交通警察在去年年中也加强了对超速行为的取缔，它引起公众不安，担心警察是否过于热衷从事此项工作。但是，通过良好的公众教育以及警方的保证，驾驶人确实意识到这一行动的目的是要挽救生命，尤其是摩托车驾驶人和行人等弱势的道路使用者的生命，特别是儿童和老人的生命。

现代紧张繁忙的生活方式常常使我们产生不耐烦的情绪。这种不耐烦的情绪会使一些人在驾驶时不顾他人、使另一些人危险地超车、还使一些人过度超速。社会始终保持着基本的信念，相信教育可以改变人的行为。如果是这样，如果人的不良行为是交通意外事故的主要原因，教育在执法措施、充分的基础设施和良好的协作努力的辅助下，将成为减少道路伤亡的关键。

普贾里先生（印度）（以英语发言）：首先，我仍谨感谢秘书长提出说明，转递世界卫生组织根据 2004 年 4 月 14 日大会第 58/289 号决议拟定的关于全球道路安全危机的报告。我们还对阿曼代表团持续努力支持这一议程项目表示赞赏。

报告使我们了解到，道路交通事故是全世界的一个严重公共健康问题，是造成死伤的一个主要原因。每年主要发生在发展中国家都市地区的道路撞车，造成近 120 万人死亡，数百万人受伤或致残。在很多情况下，道路意外事故使贫穷的家庭失去其养家活口者。道路交通伤害除了给个人、家庭和社区带来巨大的经济和社会损失之外，还特别给发展中国家的国家保健服务带来沉重的负担。

印度拥有超过 300 万公里的庞大道路网络，道路交通每年以 7% 到 10% 的速度增长，印度极度重视解决道路交通安全的问题以及减轻交通意外事故的不利影响。印度的道路运载全国 80% 的旅客运输 60% 的货物。高速公路仅占道路网络 2%，却承载 40% 的货物运输。

多年来，在发展高速公路方面，印度落后于许多国家。然而，近年来，通过新的体制安排和改进高速公路工程设计而展开了联合努力，以发展印度的高速公路基础设施。

根据全国高速公路发展项目，全国 14 279 公里的高速公路将改建为四道至六道公路，总体费用估计为 6.5 万亿卢比，以 2004 年的价格计算则约为 1 510 亿美元。该项目首先涉及到黄金四边形方案，它连结

北部德里、西部孟买、南部 Chennai 和东部加尔各答等 4 座主要城市；其次涉及到连结北部的 Srinagar 和南部的 Kanyakumari 以及东部的锡尔杰尔和西部的博尔本德尔的南北和东西走廊；另外还涉及到港口的连结和其他项目。

2000 年 12 月启动了总理乡村道路计划——即 Pradhan Mantri Gram Sadak Yojna，目的是在第十个计划期结束时，即 2007 年为乡村地区互不相联的居住地提供乡村道路连结。大约 10 000 公里现有国家高速公路在建设-经营-转让基础上复原和升级为四道双向车道的工作，是根据该项目第三阶段提出的。

东北道路发展加速项目也在考虑之中，以发展东北地区的道路。全国高速公路发展项目第四阶段是一个新的倡议，旨在平衡和公平地改善和拓宽全国高速公路网络。这项工作将包括把 21 000 公里的单道公路升级为双道高速公路，并建造铺面路肩。

我们认为，以更大努力改善我国的道路和高速公路基础设施，不仅会有助于我国的发展，而且会减少拥塞，从而减少道路意外事故的次数。我们希望并认为，经过改进的道路基础设施最终还将有利于改善我国的道路安全。

道路运输和高速公路部负责制定印度道路安全政策。该部汇编道路意外事故数据，拟定年度道路安全计划。正在执行的各种行动包括宣传运动、援助非政府组织举办道路安全方案和提高意识的赠款；一项全国高速公路意外事故救援计划；重型车辆驾驶员的再训练；以及成立样板驾驶培训学校。

宣传方案包括印制日历和在电台、电视台以及其他大众媒体中做广告。每年举行一次道路安全周活动，以提高对这些问题的意识。2005 年 1 月 3 日至 9 日，在全印度进行了第 16 次道路安全周活动，主题是“道路安全即无意外事故”，这也是世界卫生组织宣布 2004 年为道路安全年所选择的主题。

为了使学龄儿童认识这个问题，举办了有关道路安全的作文竞赛。目前正根据一项针对无组织部门重

型车辆驾驶员的再培训计划，通过非政府组织和地方机构培训 43 000 多名驾驶员。在各级还设立了各种奖项，以表彰对道路安全所作的重要贡献。

秘书长在其早先的报告中强调了贫穷和不发达状态同道路安全之间的联系。秘书长今年的报告（A/60/181）确定了一些战略和政策，会有利于减少道路撞车事故。在这方面，可研究的一个方面就是对鲁莽和过失驾驶进行惩罚。尽管该问题纯属于国家管辖权的范围，但世界卫生组织可以评估在这方面展开宣传的必要性。

报告指出国际社会必须发挥带头作用，帮助各国确定证明有效的道路安全干预行动，并以适合于各种文化环境的方式在这些国家加以执行，但不能完全机械地照搬。

鉴于这种情况，扩大国际合作以帮助各国有效地处理道路安全问题的必要，再怎样强调也不过分。我们赞赏通过世界卫生组织而在这方面进行的努力。我们还感谢联合国各区域委员会、尤其是亚洲及太平洋经济和社会理事会所做的工作。

我们从报告中注意到，已经设想了各种行动来帮助发展中国家推动道路安全，包括经世界银行的行动。然而，我们还注意到，调动资源仍然是参与全球和国家道路安全努力的很多组织关切的问题，因为用于减少道路交通伤害的资金远远跟不上问题的程度。

必须扩大进一步的国际合作，使其超出制定国际文书或普及某一区域可能已制定的标准的范围。我们尤其感到满意的是，今天将要通过的决议认识到，必须支助发展中国家道路安全领域的能力建设，并向它们这方面努力提供财政和技术支助，

谢波华先生（中国）：中国代表团赞赏秘书长就全球道路安全危机问题转交的世界卫生组织（卫生组织）报告（A/60/181）；同时也要感谢阿曼政府为推动联大审议这一问题所做贡献。我们很高兴能继续联署阿曼提交的决议草案。

道路交通伤害已成为日益严重的公共卫生问题。全球每年道路交通死亡 120 万人，伤残 5 000 万人，经济损失 5 000 多亿美元，其中发展中国家经济损失达 650 亿美元，是其接受官方发展援助的两倍。世界卫生组织指出，如不采取有效措施，到 2020 年，车祸将成为危害人类健康的第三大杀手。这必将给各国，特别是发展中国家带来严重的经济和社会后果。减少道路交通事故对于成功实现消除贫困、减少儿童死亡率以及环境可持续发展具有重要意义。这一问题应当引起国际社会的高度重视。

在道路交通发展过程中，许多国家都有交通事故高发期，主要原因是在经济快速发展过程中，道路交通条件、管理水平和人的素质与高速增长机动车数量不相适应。这可以说是经济发展过程中一个令人沮丧的“副产品”。

但正如《世界预防道路交通伤害报告》所指出，道路交通伤害是可以合理分析和采取措施加以预防和控制。世界各国应当相互交流、学习和借鉴，共同提高道路交通安全水平。由于经济发展水平的制约，发展中国家在道路交通伤害中受到的损失要远远超过发达国家，他们的道路交通基础设施、管理水平等方面亟待完善，国际社会应在资金、技术、管理和人员培训等方面提供更多的帮助。

随着中国经济的持续发展，中国的公路建设也有了很大发展，高速公路总里程已达 3 万公里，居民汽车保有率不断提高。与此同时，中国也是交通事故多发国家，群死群伤的特大交通事故突出。究其原因，主要是交通安全法规意识淡薄、道路条件和交通环境差、管理水平不高。

中国政府高度关注道路交通安全问题。2004 年 5 月 1 日起，中国开始施行《道路交通安全法》。这部法律以保护人身安全为首要目的，将各项预防措施以法律的形式加以规范，实施一年多来，已开始发挥积极成效。2004 年中国共发生交通事故 567 753 起，死亡 99 217 人、受伤 451 810 人，直接财产损失 27.7

亿元人民币，与 2003 年相比，事故起数下降 14.9%，死亡人数下降 4.9%，受伤人数下降 8.6%，直接财产损失下降 17.6%。2004 年中国万车死亡率为 9.2，首次进入个位数，达历史最低点。我们有信心，通过政府和人民的共同努力，中国的道路交通安全水平一定会得到全面提高。

马克西莫夫先生（俄罗斯联邦）（**以俄语发言**）：俄罗斯联邦极为重视确保交通和道路安全问题，并欢迎大会本次的讨论。我们认为，联合国应发挥日益重要的作用，推动和协调这一领域的多边合作。特别重要的是汇集各国的经验，分析道路交通事故的趋势、原因和后果，以制订增进公众意识的战略和建议，并为加强这一潜力提供技术、专家和必要的财政援助。

进一步发展和改进有关国际和国家法律文书极为重要。在这方面，我们非常赞赏秘书长关于大会第 58/289 号决议执行进展情况的报告（A/60/181）。我们认为，它对联合国在道路安全领域采取的步骤作了有益的论述。

总的说来，我们支持该报告的结论和建议。我们认为，建立道路交通安全工作组作为联合国系统的一部分是一个及时的措施。总的来说，我们同意报告规定该工作组任务。我们赞赏其活动，希望它将进一步取得具体、切实成果。

世界卫生组织应当继续妥善协调联合国系统在道路安全问题上的活动。

我们还认为，联合国各区域经济委员会在帮助促进道路安全方面可发挥重要作用。我们感谢欧洲经济委员会（欧洲经委会）开展积极工作，共制订了 11 项国际公约和议定书，这些公约和议定书管理交通规则、路标和信号，涉及与道路交通基础设施状况有关的问题。

今年 9 月 20 日，道路交通安全工作组和欧洲经委会内陆交通委员会在俄罗斯联邦主持下，就 1968 年维也纳《道路交通公约》和《路标和信号公约》的修正案作了决定。按照既定程序，这些修正案将在

2006 年 3 月 28 日对这两项公约的缔约国生效。我们认为，工作队目前正在取得的成就，就是一个旨在完善道路安全领域中的国际法律规范的多边商定的切实可行措施的非常成功的例子。我们认为，该公约缔约方在国家一级执行这些措施，将有助于减少道路交通事故次数和受伤者人数。

我们深信，鉴于道路安全领域的国际合作非常重要，减少交通事故次数和受伤者人数，最终是各国政府及市政和地方当局的责任。在俄罗斯联邦，我们在各级当局采取了措施，以减少交通事故次数。我们正在按计划努力完善该领域的立法，特别是加强确定违反交通法行为责任的法律。

在俄罗斯，我们正在积极探索和实施最有效的办法，以减轻事故的社会经济后果。在联邦和地区一级，我们正在制定全面措施，目的是确保运输安全，预防涉及学童和幼儿园儿童的交通事故，改善城市交通流，以及实现公共交通技术现代化。我们目前还与联合国开发计划署进行这一领域的合作。

这些措施迄今为止产生了积极结果。与 2004 年同期相比，今年上半年死亡事故减少了 5.4%，酒后驾车造成的事故减少了 16.8%，行人造成的交通事故减少了 4.7%。

最后，我们要感谢阿曼代表团为编写非正式磋商中商定的题为“改善全球道路安全”的决议草案 A/68/L.8 付出的努力。俄罗斯联邦支持该决议草案，而且已成为提案国。

汶巴功先生（泰国）（**以英语发言**）：首先，我要表示，我国代表团赞赏全球道路安全问题再次受到应有的注意。尽管对交通事故这种可预防的灾祸的认识不断提高，但是每年仍有近 120 万人死于交通事故，数百万人受伤或致残。我还要表示我国代表团赞赏世界卫生组织总干事作为道路安全协调员所发挥的杰出作用，赞赏联合国秘书长编写的有关该议程项目的报告（A/60/181），以及感谢阿曼常驻代表继续工作和在编写摆在我们面前这份决议草案的整个过程中付出的不懈努力。

我国代表团曾经在第五十八届会议第 84 次会议上发言，强调各级协调努力和承诺的重要性。因此，非常令人鼓舞的是，自从我们 2004 年 4 月讨论该问题以来，在调动亟需的国际支持和所有利益有关者更广泛的参与方面取得了相当大的进展。

在这方面，泰国特别欢迎设立联合国道路安全协作机制，并赞扬该机制在网上全球道路安全立法数据库方面开展的有益工作，及其目前与合作伙伴合作编写一系列“应如何做”手册，指导各国应当如何执行《预防道路交通伤害世界报告》中确定的一些建议。该机制已经连续召开了两次会议。

我国代表团也赞赏地注意到欧洲经济委员会道路交通安全工作队修订关于道路交通及道路标志和信号的综合决议的努力。这项工作值得注意的地方是，它考虑到了尽可能多国家的情况，以使这些决议能够在世界各地执行。我们真诚地希望，这些修订将成为 1968 年《道路交通公约》与《道路路标和信号公约》的缔约国和非缔约国手中的一个有用工具。

泰王国政府非常重视道路安全问题，因此也给予该问题以非常重要的优先地位，因为我们每年都因交通事故而遭受生命、财产及人的能力方面的巨大损失。2003 年 12 月，宣布预防交通伤害是一项国家目标。我们也非常关切涉及青年驾车和酒后驾车事故不断增多，因为这类事故惊人地频繁发生。

在这方面，泰国道路安全行动中心与媒体和公共卫生界合作，对清晨 5 时至晚上 10 时播出的电视酒类广告强制实行部分禁止。该中心也成功地禁止运动员和名人做酒类广告，因为他们的行为往往为青年所模仿。其他措施包括成立一个“禁止酒后驾车”工作队，在学校实施预防交通损伤方案，以提高公众、尤其是青年对预防交通伤害的认识。

我国政府关切的另一个领域，是节假日期间交通事故导致的死亡人数。此类死亡人数在新年和泰国 4 月份传统新年期间特别高。为了解决这一问题，

泰国公共卫生部于 2003 年采取了几项措施，包括设立一个临时快速报告系统，公布这些节假日期间交通事故死伤人数，通过大众媒体传播这一信息，还拨出更多的财政资源支持节假日期间的警察检查站。

这场运动最初发起时，没有达到预期的减少目标，因为在 2003 年节假日期间，死亡人数只比前一年减少了 1%。尽管这一结果令人沮丧，但泰国政府仍不懈地努力，并决定采取一项更大胆的新战略，叫作“五项行动”战略，即强制执行；工程技术，重点是改善道路条件；教育；急救医疗服务以及评估和信息。在 2004 年 4 月泰国传统新年期间，交通事故死亡人数减少了 22.8%。这项战略在 2005 年节假日期间再度实施，这次结果更加令人鼓舞，因为死亡人数减少了 25%。

这一经验使我们坚信，交通安全举措要取得预期结果，就必须在各级做出一致政治承诺和严格执行交通法，以及必须有公众支持与参与。

尽管社会各有关部门在国家一级的密切协调与合作证明，是泰国预防道路交通事故的有力工具，但是我深信，只要有国际社会所有利益有关者的更多参与和更大贡献，就能够在国际一级共同取得更大的成功。因此，我国代表团要再次呼吁各会员国尽最大努力解决道路安全问题。我们特别要敦促具有道路安全专门知识的会员国、国际组织和区域委员会继续传授其最佳做法和知识，向有需要的其他国家提供技术及其他必要援助，以补充它们在这方面的努力。

对许多国家而言，缺乏财政资源是妨碍努力加强道路安全的主要障碍。因此，调集资源依然是需要予以重视并对之采取行动的 challenge。在这方面，泰国欢迎世界银行关于建立全球道路安全贷款机制的研究，其目的是设立一项基金，支助全球道路安全方面资源有限的领域。另一项值得称道的努力是全球道路安全倡议，这是 2004 年 12 月发起的 7 家私营公司的伙伴关系，其目标是减少发展中国家道路交通死亡事故。泰

国认为，如果我们希望全球道路安全能成为在全球为人人实现的真正的全球议程，就依然需要在这一领域建立并继续加强有各级社会的所有部门充分参与的伙伴关系。

最后一点但也是同样重要的一点是，我国代表团谨表示支持我们面前的报告中提出的建议，这些建议首先提醒我们，必须重申我们对处理全球道路安全危机的承诺。由于提高认识对于保持 2004 年各种全球道路安全活动所产生的势头至关重要，因此，泰国支持指定 11 月第三个星期天为“纪念道路交通受害者世界日”的提案，通过联合国各区域委员会和世界卫生组织，联合举办联合国第一个全球道路安全周，并举办第二次道路安全利益有关者论坛，作为安全周活动的组成部分。

秘书长报告强调的最近的各种事态发展使我们怀有希望。鉴于日益提高的认识和日益增强的承诺，并鉴于所有人都在继续努力，我深信，全球道路安全是我们大家都能实现的目标。

萨武亚先生（斐济）（以英语发言）：我国代表团感谢秘书长向大会转交题为“全球道路安全危机：大会第 58/289 号决议执行进展情况”的报告，供大会审议。我们还赞扬世界卫生组织努力与各伙伴和利益有关者开展协商，并将调查结果和建议载入报告，供会员国讨论。

报告向我们指出，由于道路事故，每年约有 120 万人死亡，另有数百万人受伤或致残。这些事故多数发生在世界各地的城市地区，而统计数字显示，发展中国家的事故更为频繁。去年开始编写的《世界预防道路交通伤害报告》显示，道路事故是 5 至 29 岁年龄组第二大常见死因，是在 30 至 44 岁的年龄组第三大常见死因。而后一个年龄组的人对国家的经济尤其有着积极的贡献，因此，他们的死亡使他们的家庭失去了收入，使国家劳力市场丧失了技能和劳动力。道路交通伤害事故造成的全球经济损失每年约达 5 180 亿美元，其中包括发展中国家的 1 100 亿美元经济损失。

报告预测，如果不立即采取预防措施，到 2020 年，低收入和中等收入国家的交通事故伤亡人数将增加 80%。在斐济，2004 年道路交通事故造成的伤亡人数比 2003 年增加了 9%，同期死亡人数维持不变。在这方面，我们认识到联合国道路安全合作机构的重要性，因为它的主要目标是促进联合国各机构与其他国际伙伴进行国际合作，落实大会第 58/289 号决议以及《世界预防道路交通伤害报告》的各项建议，支持各国道路安全方案。

我国代表团认为，如果可以向各国国家方案提供经费，执行各项举措，就能完成更多的工作。道路交通事故资料报告在斐济道路安全规划和主要利益有关者的行动方面发挥着重大作用。这一报告是重大发展计划的依据。可通过保留适当的交通事故资料记录，评价已经实施以及尚待实施措施的效能。1994 年以来，斐济警察微型计算机事故成套分析系统一直保留着这种资料。由于亚洲开发银行提供了经费，才得以建立斐济警察微型计算机事故成套分析系统。

在过去几年期间，斐济境内运行的车辆数量有所增加。这种情况对我国的道路造成了极大的压力，降雨量大、洪水和塌方又加剧了这种情况。因此，道路事故和伤亡人数相应有所增加。政府每年花费 2 500 万美元，用以维修和改善道路。在这方面，我们欢迎世界银行采取了举措，探讨设立全球道路安全贷款机制的问题，因为该机制将有助于设立基金，支助发展中国家的道路安全计划。

斐济制订了一项解决道路安全问题的方案，我们希望该方案能处理秘书长报告中确认为可降低交通伤害风险的因素。该方案有若干战略重点领域，因此将有助于道路使用者减少道路事故。

由于重视改进道路安全问题，我们得以处理改善道路设计、建造以及管理的需求。这包括在土地使用规划以及改善道路网络方面采用促进安全设计、建造、修整以及改善的程序。我们将这些工作视为处理斐济道路安全问题的基本必要条件。我国比较重视道

路使用者安全以及提供适当的设施，以改善他们的安全状态。

我国的政策是，重视驾驶人考试和培训，力求借此改进驾驶安全，并强调驾驶人和乘客双方的责任。结果是，现已采用了更有效的培训驾驶人方法，包括新驾驶人必须参加的培训课程，并改善防卫驾驶技术，以提高驾驶人察觉和避免危险的能力。

将重点放在车辆安全方面的做法，也处理有效控制车辆设计、制造、操作和维修标准的需要。这种做法还处理执行这些标准的手段，以降低性能不佳的车辆对道路使用者和道路基础设施的有害影响。我们已制定了强制实施适当车辆安全标准的制度，以加强涉及不安全或不宜上路车辆的进口、销售和操作方面的责任，并以此提高车辆的安全。

在我们去年的发言中，我们提及儿童更易遭受道路事故的伤害。在斐济，15岁和15岁以下的儿童占总受伤人数的16%，占死亡人数的19%。因此，现已大力强调在幼儿园、小学和中学对儿童进行交通教育，提高儿童对交通安全的认识。我们还在高等教育中纳入这方面的课程，使未来的教师、技术员、工程师和计划人员提高对安全的认识，因为他们将对斐济的基础设施发展作出贡献。

交通事故的主要起因是人为的错误。可以通过培训、能力建设和提供资源以促进执行国际商定的公约和决议，宣传各种资料，来纠正这种错误。我们欢迎在2007年举办联合国第一个全球道路安全周的提议，安全周的对象是使用道路的青年人。我国代表团还支持下述呼吁：铭记受害者及其家人遭受的损失和痛苦，指定11月第三个星期天为“纪念道路交通受害者世界日”。

道路安全人人有责，因此，为了我们这一代人和子孙后代，我们都必须尽自己的努力，支持这一项全球事业。

黄先生（马来西亚）（以英语发言）：首先，让我对世界卫生组织（卫生组织）提出关于全球道路

安全问题的通盘全面报告（A/60/181）及其多项建议表示赞赏。报告特别就2004年4月通过第58/289号决议后开展的活动给我们提供了有益的信息。

我们高兴地获悉，称之为联合国道路安全协作机制的国际道路安全组织业已创建。还令我们感到十分鼓舞的是，包括儿童基金会、联合国难民事务高级专员办事处（难民专员办事处）、世界粮食规划署和世界银行在内的许多联合国机构和其他非政府机构和捐助者都参加了这项举措。这表明，处理道路安全问题的需要获得广泛支持与关注。

道路交通伤害仍构成许多国家、特别是发展中国家的重大公共健康问题和人员死亡的主要原因，有鉴于此，令人忧心忡忡。平均每年都有120万人死亡，还有几百万人受伤或致残，而这大都发生在发展中国家的城市地区，这个事实应引起我们大家的严重关切。由于道路交通伤害大都可以预防，因此这种严峻的统计数字确实要求国际社会予以紧迫关注并作出协调一致努力，处理和扭转局面。

死亡、受伤和致残对我们各个社会经济和社会福祉的破坏性、多层面影响已有详尽文献记载，不必再做阐述。特别鉴于道路交通事故造成的人命损失和残疾可以预防，因此人们对此难以接受。如果除死亡和受伤统计数字外再看一看受害者家属承受的创伤和感情冲击，情况就更具有破坏性。道路交通事故造成庞大经济损失，给国家卫生服务部门、特别是发展中国家的卫生服务部门带来沉重负担。

马来西亚政府特别重视道路交通死亡与受伤问题。交通事故乃是马来西亚的主要伤亡原因之一。尽管政府为加强道路安全作出许多努力，但2004年仍有30多万起道路交通事故，而2003年为29万起，2004年全国平均每天发生895起事故。去年，事故造成6000人丧生。据说因生产力损失，医药费用、管理费用、财产损失等问题，这种现象吞噬了60亿马来西亚林吉特或15亿美元。

然而，人们注意到，2004年事故死亡率比2003年下降了17%。这种下降大都归功于政府为拯救生命而作出不懈努力并致力于处理这个问题。

马来西亚确实为改善道路安全和减少死亡采取了各项严肃措施。2004年，政府将道路安全问题列入国家议程。根据这项举措并为了特别关注道路安全问题，2004年9月成立了专门的道路安全司，以处理这个问题。创建道路安全司是为了对马来西亚政府机构和非政府组织的各项努力和活动进行审查，并制定旨在减少道路安全事故的各项战略和建议。

在国际和区域两级，马来西亚仍是世界银行、世界道路协会、东南亚国家联盟（东盟）路运与安全委员会、亚洲和澳大拉西亚道路工程协会和东盟道路运输和道路安全工作分组所支持的全球道路安全伙伴关系的一个积极伙伴。

马来西亚欢迎联合国发挥作用，特别欢迎大会采取主动行动，不断加强全球对必须处理道路安全死亡问题的认识，把它作为一个全球公共健康和发展问题。我们支持区域委员会和其他国际机构参与处理道路安全问题，并协助各国政府制定各项措施，在各自国内加强道路安全。

在这方面，我们支持卫生组织在提交大会报告中提出的多项建议，我们认为，这些建议对促进道路安全、特别是发展中国家的道路安全颇有助益。我们认为，报告列举的提案和建议清单并非详尽无遗，因此，会员国应在我们处理国内道路安全问题的各自经验基础上继续交换意见。

大会还必须关注给需要此类援助的国家提供财政资源和技术援助问题，以便使它们能够发展需要的基础设施，避免或最大限度减少道路安全事故。还必须提供援助，为民间的提高道路安全意识运动提供经费。我们认为，这种援助有可能拯救数百万生命，并防止不必要的受伤。

道路安全是一个非常重要的问题，它一直以某种方式波及我们每个人。但不幸的是，在许多情况下，

这个问题都没有得到适当重视。道路交通事故是可以预见的，因此也可以预防。为了战胜这个问题，必须采取通盘综合办法，进行密切协调与合作。马来西亚愿重申，联合国应该在处理这个具有高度可预防性的致命公共安全方面继续发挥重大作用。

索思科特先生（澳大利亚）（以英语发言）：澳大利亚承认必须对全球道路损伤问题作出有力国际回应，并乐于支持这项决议草案。我们还愿对世界卫生组织发挥重要协调作用以及联合国关于预防道路安全受伤问题的全球报告（A/60/181）所提供的重要道路安全行动框架予以承认。

道路安全问题在澳大利亚得到高度重视，而且也是政府各级公共政策的显著焦点。在国家一级，我们采取了战略办法，采纳了全球报告主张的多项原则，其中包括确定各项富有挑战性和可以衡量的目标，监测成果，在全面研究和分析基础上制定行动计划，并鼓励跨部门合作。澳大利亚道路伤亡现在是1960年代的三分之一。在过去35年里，采取的方法包括强制使用座椅安全带和公共教育运动，注重饮酒驾驶、超速和疲劳导致事故的危險。在公共假日，急救人员和卫生工作者在媒体发动宣传运动，让人们了解在许多人开车上路的这些日子里的特别危險。道路基础结构已经改善，更多地使用超车道，并在某些高速公路上设立复式车行道。

澳大利亚目前的目标是，在2010年以前的10年中把人均死亡率减少40%。我们以基础广泛的方法执行任务，认识到只有通过处理道路运输系统不同方面的一系列措施才能取得重大收获。

例如，我们的道路投资战略既照顾到大型道路建筑项目，又照顾到有高度针对性的“黑点”项目。通过长期的研究和发展方案和持续的提高消费者认识运动，我们正在改进我们车辆的安全，而且，我们通过严格的执法努力、分阶段驾照安排和公共教育运动，鼓励更安全的道路使用行为。

我高兴地报告，澳大利亚在其十年战略的头4年中取得了良好进展。在2000年至2004年之间，我们

国家的死亡率下降了 17%，非常有可能实现我们 2010 年的目标。但是，越来越难以保持势头。已经有迹象表明，我们需要检查新的主意和采取更好的做法，以便达到我们的目标。

澳大利亚也急于学习其他国家的经验。全世界有大量的道路安全活动，并积累了可以借鉴的许多知识。我们一向珍视同我们的国际同事交换信息的机会，并且在共同关心的问题上进行合作。我们鼓励其他人采取同样的观点。在这方面，澳大利亚认知并赞扬决议草案重申对道路安全国际合作的承诺。

汉内松先生（冰岛）（**以英语发言**）：我谨感谢秘书长提出有关第 58/289 号决议执行情况的进度报告（A/60/181）。我也谨赞扬阿曼，多年来，它一直决心提请注意世界上一个对个人安全的严重威胁。

统计数字清楚表明了这个问题的严重性。每年，近 120 万人死于交通事故——正如前面的发言者指出，这个数字相当于疟疾或艾滋病毒/艾滋病的死亡率。与此同时，该问题的解决方法在很大程度上涉及说服开车人——我们中许多人——改变我们的行为。

冰岛认真对待《世界预防道路交通伤亡报告》的各项建议。与许多其他国家不同，冰岛绝大多数交通事故死亡并不是发生在城市里。实际上，近年来，在建设好的地区的事故发生率大大减少，而四分之三的致命事故现在发生在乡村。

研究已证实了其他调查结果，把道路事故归咎于几个关键因素，包括超速、在酒精或其他毒品影响下驾驶、未使用座椅安全带，以及基础结构不良。鉴于这一信息，冰岛交通部已经制定了为期 4 年的道路安全改进战略，从今年春天开始执行。

冰岛人口 30 万，道路纵横 13 000 公里。这意味着在改进道路基础结构时需要仔细确定投入资源的对象。因此，为了评估最迫切需要改进的地方，采用了一个成本效益制度。

今年夏天，冰岛政府采取了一项举措，以减少超速现象，增加乡村高速公路上座椅安全带的使用。已

经同警察签署了一项合同，把他们对这些问题的监督增加一倍。此外，在某些警车上安装了特殊的摄像机。这一运动在 6 月至 9 月间展开，因为这是道路最繁忙的时期。这项举措的最初结果是非常积极的。平均车速看来已经下降——据估计，每小时平均车速减少 1 公里意味着减少 3% 的事故率。

冰岛政府现在正在准备一场类似的运动，制止在酒精和毒品影响下驾车，将全年进行。我们还在准备建立一个自动车速摄像机网络，这个较长期的项目需要技术准备，还可能需要新的立法。

我们知道，120 万人的死亡尽管悲惨，却只是交通事故造成痛苦的冰山的一角。交通事故对许多家庭造成重大经济影响，因此对许多国家的经济造成影响。冰岛再次骄傲地成为决议草案 A/60/L.8 的提案国，我的朋友福阿德·希奈大使今天早些时候介绍了该草案。

苏亚雷斯·萨尔维亚先生（阿根廷）（**以西班牙语发言**）：阿根廷代表团跟随阿曼苏丹国驻联合国代表团的领导，参加对道路安全议题的审议。统计数字表明，这一现象仍然是一个真正的公共健康危机，特别影响到发展中国家最脆弱的人民。

世界卫生组织惊人的预计表明，如果我们不在 2020 年以前在全球一级共同采取紧急行动，道路事故可能同疟疾、肺结核和艾滋病毒/艾滋病一道成为第三大死亡和残废原因。从不同角度进行的许多研究设法促进和鼓励更多的合作、革新和承诺，以改进全世界的道路安全。尽管道路安全涉及的因素很多，所有这些研究都一致强调人、机械和基础结构是关键原因。

确实，许多部门可以在预防交通事故造成的死亡或伤残方面发挥重要作用；因此，需要同民间社会、私人部门和学术界一道努力。如果缺乏技能、鲁莽或命运夺去生命，这提醒我们，尽管在联合国系统内外集体解决道路安全问题方面取得了进展，这一问题仍然远远不能被认为充分解决。

用于减少交通事故伤害的资金与问题的严重性不成比例，一般而言，资金不足以进行必要的提高认识宣传，不足以建立必要的机构，监督、评估和监测结果。

正如秘书长报告(A/60/181号文件)第2段所指出，

“国际社会必须率先协助各国倡导事实证明十分有效的道路安全干预行动，按照本国文化特征加以采用。”

在我国——阿根廷，每一个省都可以根据宪法授权，制订自己的交通立法。为了避免各省的标准出现重叠，国民议会于1995年制订了各省都支持的《国家交通法》，各省在国民议会参议院都有代表。该法律提供了法律依据，使国家当局能够在国家公路上对与物体结构、维护、租让地控制和可允许载重量等相关的所有事项行使专属的交通事务控制权。地方当局——省当局或市政当局——对与公路交通相关的所有其他问题行使直接控制权。

在这个领域，阿根廷民间社会主要通过各级公路交通教育，从实质上积极参与活动，其贡献非常广泛，非常重要。

本论坛决定讨论这个问题，支持该决议草案的提案国数不断增加，这个事实显示，各会员国在相当大程度上承认下述事实：必须在政治层面展现善意和承诺，这样才能找到解决危机的办法。

各国将在所有级别发挥作用，这是实现公路安全的关键。我们支持该决议草案以及秘书长报告(A/60/181号文件)所载各项建议，以便在全世界加速开展公路安全活动。如果我们执行这些建议，在未来15年里，我们可以挽救500多万人的生命。

代理主席（以英语发言）：关于这个项目的辩论，最后一位发言者已经发言完毕。

大会现在对题为“加强全球道路安全”的决议草案A/60/L.8做出决定。

在做出决定之前，我要宣布，自提出该决议草案之后，下述国家已经成为A/60/L.8的提案国：比利时、法国、牙买加、阿拉伯利比亚民众国、马达加斯加和也门。

胡迈米迪先生（伊拉克）（以英语发言）：我国代表团要求成为决议草案A/60/L.8的提案国。

达夫强女士（亚美尼亚）（以英语发言）：我要指出，我国代表团也要求加入该决议草案提案国名单。

平托·洛佩斯·达尔瓦夫人（几内亚比绍）（以英语发言）：我国代表团要求加入决议草案A/60/L.8的提案国名单。

菲尔盖拉斯·里韦罗先生（古巴）（以西班牙语发言）：我国代表团也要求加入该决议草案提案国名单。

代理主席（以英语发言）：我请各有关代表团与秘书处联系，签署必要的表格。

我是否可以认为大会决定通过决议草案A/60/L.8？

苏亚雷斯·萨尔维娅先生（阿根廷）（以西班牙语发言）：在对该决议草案做出决定之前，请阁下允许我对草案西班牙语版本提出若干修正案。

代理主席（以英语发言）：我请阿根廷代表与秘书处联系，提出修正案。

我是否可以认为大会现在可以通过决议草案A/60/L.8？

决议草案获得通过（第60/5号决议）。

代理主席（以英语发言）：我是否可以认为大会现在希望结束对议程项目60的审议？

就这样决定。

下午12时30分散会