



第七十四届会议
临时议程* 项目 12
加强全球道路安全

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递由世界卫生组织与联合国各区域委员会及联合国道路安全协作机制的其他伙伴协商编写的关于加强全球道路安全的报告。

* A/74/150。



摘要

本报告是由世界卫生组织（世卫组织）与联合国各区域委员会及联合国道路安全协作机制的其他伙伴协商编写的。报告介绍大会第 72/271 号决议所载建议的最新执行情况，包括自上次报告(A/72/359)发布以来，全球道路安全界为实现 2011-2020 年道路安全行动十年目标和相关可持续发展目标而开展的活动。报告指出所述期间以下发展情况：会员国以协商一致方式批准了一套 12 项自愿性全球道路安全目标，用于指导国家和全球一级的行动并确保衡量进展；设立了联合国道路安全信托基金，以支持在实现道路安全相关目标和指标方面取得进展；瑞典政府提出在 2020 年主办第三届全球道路安全问题部长级会议；通过了世界卫生大会关于急救和创伤护理的第 72.16 号决议；发布了《2018 年道路安全全球现状报告》，这是世卫组织发布的第四份此类报告，其中特别指出道路交通伤害负担的程度，并说明了为解决这一问题而采取的干预措施。在区域一级制定了各种举措，包括：建立道路安全立法者区域网络，以促进政策对话；建立区域道路安全观察站，以加强数据收集；改善基础设施和车辆安全；建设能力。报告最后向大会提出了一些建议，供指导会员国采取必要行动，以实现行动十年目标以及可持续发展目标具体目标 3.6 和 11.2。

一. 引言

1. 道路交通事故每年造成 135 万多人死亡。行人、骑自行车和摩托车的人占全球所有道路交通死亡人数的 54%。低收入和中等收入国家占总人口的 85%，占有车辆的 60%，占有所有交通相关死亡人数的 93%。

2. 大会第 58/289 号决议授权世界卫生组织(世卫组织)充当联合国系统内道路安全问题的协调机构。为履行这一职责，世卫组织继续与联合国各区域委员会密切合作。

3. 自 2004 年以来，大会一再呼吁关注全球道路安全危机和改进的必要性。最近，大会在第 72/271 号决议中决定采取若干步骤，加快实现与道路安全有关的可持续发展目标和具体指标，包括具体目标 3.6（到 2020 年，全球道路交通事故造成的死伤人数减半）和目标 11.2（到 2030 年，向所有人提供安全、负担得起的、易于利用、可持续的交通运输系统，改善道路安全，特别是扩大公共交通）。大会还欢迎瑞典政府提出在 2020 年主办第三届全球道路安全问题部长级会议，¹ 并欢迎就 12 项全球道路绩效目标取得共识以及设立联合国道路安全信托基金。在该决议中，大会还请世卫组织继续通过其全球道路安全现状报告监测进展情况，并请世卫组织和联合国各区域委员会在 2019 年协助举办第五届联合国全球道路安全周活动。

4. 本报告是根据大会第 64/255 号决议提交的第五份报告，所述期间为 2017 年 9 月至 2019 年 7 月，介绍自上一次报告以来，联合国各实体、全球道路安全机构以及政府、民间社会和私营部门组织开展的活动。

二. 道路安全行动十年的进展情况

5. 宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，其目标是通过在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定并随后降低预计的全球道路交通事故死亡率。由于通过了《2030 年可持续发展议程》下的全球道路安全目标(包括具体目标 3.6 和 11.2)，行动十年的目标也得到了加强。

6. 为了补充可持续发展目标有关道路安全的具体目标，会员国于 2017 年 11 月商定了一套关于主要风险因素的 12 项自愿性全球绩效目标和服务提供机制，以减少道路交通事故死伤。² 制定这些目标是为了帮助感兴趣的国家根据需要调整重点和扩大国家道路安全活动，并提供一种监测进展程度的手段。

7. 世卫组织发布的《2018 年道路安全全球现状报告》指出，近年来道路交通事故死亡人数相对于世界人口数量已趋稳定，死亡率相对于车辆数量有所下降。

¹ 会议名称从第三届全球道路安全高级别会议(见大会第 72/271 号决议)改为第三届全球道路安全问题部长级会议。

² 见：www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1。

8. 自行动十年开始以来，参与预防道路交通事故伤害的活动、行为者和部门数量增长了。在世卫组织的协助下，联合国道路安全协作机制继续充当全球一级信息交流和活动协调的非正式平台，开展的活动包括规划第五届联合国全球道路安全周，筹备第三届全球道路安全问题部长级会议，以及协调制定道路安全指导文件。对道路安全问题的政治参与程度也提高了。例如，秘书长于 2015 年 4 月任命的道路安全问题特使继续调动了最高级别的政治承诺。

9. 道路安全还被视为包括儿童和青少年健康、身体活动、发展和可持续流动性在内的更广泛议程的一个重要组成部分。例如，儿童健康倡议、人人享有可持续流动性、健康城市伙伴关系和世卫组织 2018-2030 年身体活动全球行动计划都包括道路安全部分。

10. 为审查实现行动十年目标和可持续发展目标相关指标的进展情况，并为会员国进一步讨论到 2030 年实现这些目标的方法提供机会，大会第 72/271 号决议欢迎瑞典政府提出主办第三届全球道路安全问题部长级会议，会议定于 2020 年 2 月 19 日和 20 日在斯德哥尔摩举行。为筹备这届会议，已召集由各国政府、国际组织、非政府组织、学术机构和私营部门代表组成的规划机构拟定会议计划和成果文件。

三. 国际法律文书、决议和政策文书

11. 欧洲经济委员会(欧洲经委会)继续通过全球道路交通安全论坛开展工作，审查 1968 年《道路交通公约》和《路标和信号公约》。这两项公约分别有 79 个和 67 个缔约国。具体而言，全球论坛审查了《道路交通公约》与车辆技术法规中关于驾驶许可和自动驾驶的规定之间的一致性。论坛还讨论了自动驾驶对驾驶员从车内和车外操作车辆的概念的影响，并于 2018 年 9 月通过了一项关于在道路交通中部署高度自动化和全自动车辆的决议。

12. 全球论坛继续更新其政策文书，例如《道路交通综合决议》，推出反映“安全系统办法”的道路安全变革。围绕分心驾驶、电动两轮车安全和弱势道路使用者等问题，也提出了最新建议。

13. 全球论坛编写了路标和信号专家组一份报告的预发本。预计最后报告将于 2019 年 9 月通过，其中特别指出《路标和信号公约》与补充该《公约》的 1971 年《欧洲协定》之间的不一致之处，并提出对《公约》附件一、二和三、《欧洲协定》条款和《关于路面标示的议定书》的修正案。还向缔约方提供了关于《公约》和《欧洲协定》执行工作的结论和建议。

14. 欧洲经委会通过世界车辆法规协调论坛继续编写关于车辆及其子系统和零部件认证的国际技术条例。该世界论坛还审查了在其职权范围内为技术工作提供框架的法律文书。加入联合国两项主要国际协定³ 的国家，包括拥有重大汽车工业的国家，已增加到 64 个。为确保两项协定之间协调一致，拟定了一项共同决议。

³ 1958 年《采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定》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定全球性技术法规的协定》。

15. 2019 年 5 月，世界卫生大会第七十二届会议通过了关于急救和创伤护理的第 72.16 号决议，旨在帮助各国确保及时护理急病患者和受伤者。该决议由斯威士兰和埃塞俄比亚政府提出，30 多个会员国作为共同提案国。决议旨在克服各国在提供及时的紧急护理方面面临的一些主要挑战，包括入院前护理和设施护理协调不力、分配到急救单位的固定工作人员短缺以及缺乏临床管理和文件记录标准。世卫组织总干事在向世界卫生大会提交的关于紧急护理系统的报告中强调，所有成员国，无论现有资源如何，都可以采取措施加强其紧急护理系统。世卫大会呼吁在不久的将来在全球范围内作出更多努力，在全民健康覆盖的背景下加强紧急护理的提供，并敦促会员国通过几种方法采取行动，例如制定政策，确保人人都能普遍获得紧急护理，开展世卫组织紧急护理系统评估，以确定差距和优先行动，并为所有相关保健提供者提供紧急护理培训。世卫大会还请世卫组织秘书处扩大对会员国的技术支持。为支持该决议，五个会员国与世卫组织合作，共同举办了一次关于紧急护理系统促进全民健康覆盖的正式会边活动。

四. 技术支持和协作

A. 支柱 1：道路安全管理

16. 根据大会第 70/260 号决议的授权，世卫组织与各区域委员会和其他联合国实体协作，建立了一个促进就关键风险因素制定自愿性全球目标和建立服务提供机制的进程。2017 年 11 月，会员国最后确定了涵盖行动十年五大支柱的 12 项道路安全全面目标。为完成这项工作，2018 年 2 月召开了会员国关于道路安全指标的非正式磋商；磋商结束时确定了一套指标，涵盖 12 个目标中每一个目标的进程和成果。制定这些指标以及全球目标，是为了指导行动并确保衡量国家和全球一级的进展。通过联合国道路安全协作机制，已着手为会员国制定一份关于实现 12 项目标的指导文件。

17. 2018 年 5 月，欧洲联盟委员会通过了一项新的道路安全战略行动计划，概述了计划到 2030 年以前采取的行动，包括到 2030 年将死亡和重伤减少 50% 的目标，以及制定关键绩效指标。该计划还包括两项新的立法提案，内容涉及：修订关于一般车辆安全的法规，其中包括规定所有车辆到 2024 年采用 16 项新的安全技术；修订关于道路基础设施安全管理的指令，增加新的道路安全影响评估、审核和检查程序，推出预防性风险勘查，并扩大指令的范围，将所有高速公路和主要道路包括在内。两项提案已得到欧洲理事会和欧洲议会同意。

18. 2019 年 2 月启动了为本组织及其人员制定的联合国道路安全战略，目的是建立协调一致的方法来防止道路交通事故，这类事故是联合国人员死亡的主要原因。为了在联合国各实体中率先实施这项政策，世卫组织在 2019 年 5 月第五届联合国全球道路安全周期间启动了一项关于车队管理和道路安全的新政策。

19. 2017 年 9 月，亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)在柬埔寨举办了一次次区域讲习班，主题是“2016-2020 年亚洲及太平洋区域道路安全最新目标和指标”。这些目标和指标此前由交通部长在 2016 年 12 月于莫斯科举行的交通运

输问题部长级会议上通过，成为拟定和执行政策的指导方针，同时也是确定国家和区域一级在改善道路安全方面进展情况的评估工具。

20. 2017年12月，在西亚经济社会委员会(西亚经社会)交通运输委员会第十八届会议上，提出了一份关于阿拉伯国家道路安全和执行行动十年所面临挑战的会议文件。委员会建议举办一次专门讨论阿拉伯区域道路安全问题的特别讲习班。随后，西亚经社会于2018年11月在贝鲁特举办了该讲习班，作为委员会第十九届会议的一部分。讲习班得到了特使的支持以及欧洲经委会和世界银行的合作。阿拉伯国家道路安全管理区域讲习班确定了2019/20年度道路安全管理的一系列区域优先事项。

21. 为协助各国加强国家道路安全管理能力并改善国家道路安全业绩，对各国进行了道路安全业绩审查。欧洲经委会、亚太经社会以及拉丁美洲和加勒比经济社会委员会(拉加经委会)对阿尔巴尼亚、多米尼加共和国、格鲁吉亚和越南进行的审查结果已于2018年6月公布。在特使、欧洲经委会和非洲经济委员会(非洲经委会)的支持下，还在喀麦隆和乌干达进行了业绩审查。

22. 为协助各国选择和实施最适当的战略，继续开发了各种工具，包括由欧盟委员会在“地平线2020”计划下资助的 SafetyCube(安全因果、效益和效率)工具，以及欧洲经委会在国际道路运输联盟支持下正在开发的 SafeFITS(安全未来内陆运输系统)工具。

23. 世界道路协会继续与国际伙伴合作，定期更新其在线道路安全手册。该手册旨在提供一个循序渐进的过程，增加对安全系统原则的了解和理解，从而促进各国实施强化道路安全做法。

24. 约翰·霍普金斯大学和全球道路安全伙伴关系在内罗毕、巴尔的摩(美利坚合众国)和布宜诺斯艾利斯举办了三期全球道路安全领导力课程，来自30个低收入和中等收入国家的195名学员代表民间社会、政府机构、学术机构和媒体等利益攸关方参加了课程。

25. 2018年5月和2019年2月，在世界银行与非洲开发银行合作主办的国际伙伴关系非洲运输政策方案下开展了一个道路安全领导力计划，目的是发展道路安全规划、实施、管理和运营方面的领导能力。

B. 支柱2：加强道路和机动安全

26. 2017年12月，亚太经社会与韩国高速公路公司和国际道路评估方案合作，完成了一个为期三年的道路安全项目，从而拟定了《亚洲公路网政府间协定》的一个新附件。新附件编号为第二条之二，题为“亚洲公路设计道路安全标准”，在2017年12月于曼谷举行的亚洲公路工作组第七次会议上得到亚洲公路网成员国通过。在同一项目下，由韩国高速公路公司资助，亚太经社会开发了亚洲公路网智能交通系统部署模型，可用于改善亚洲公路网沿线的道路安全。

27. 欧洲经委会继续在开发网络平台方面取得进展，目标是简化1968年《路标和信号公约》的适用和缔约方对路标的正确使用。

28. 国际道路评估方案与国际汽联汽车和社会基金会、世界银行、各区域开发银行和各国政府合作，对世界各地 100 多万公里的道路进行了安全等级评估。分析表明，88%的出行只有 1 星或 2 星的行人评级，44%的有人车辆出行是在 1 星或 2 星道路上。5 星代表最安全的道路。评估突出显示，85%的高速交通和行人共用道路没有人行道，81%的高速道路没有分隔，有正面碰撞的风险。

29. 各国制定了国家道路评估方案，这方面工作目前已扩展到全世界 100 多个国家。其中包括：由亚洲运输发展学会主办的印度道路评估方案；由交通运输部牵头的中国道路评估方案，已对逾 10 万公里的公路进行升级，这是公路安全生命防护工程的一部分；由欧洲联盟支助的多瑙河区域道路风险评估项目，旨在建设国家能力，并为多瑙河区域 14 个国家进行风险勘查、星级评定和投资规划；与巴基斯坦国家公路局的伙伴关系，由亚洲开发银行支助，在中国道路评估方案小组的指导支助下，建立巴基斯坦道路评估方案，并为道路升级提供资金。

30. 道路安全组织 Amend 在博茨瓦纳、纳米比亚和赞比亚实施了校区道路安全评估和改善方案。该方案涉及评估儿童面临道路交通伤害高风险的学校区域，与社区和政府协作，以及采取基础设施措施，将儿童与交通道分隔并减慢车辆速度。

31. 全球儿童安全组织继续实施“儿童安全步行”方案，通过提高认识和宣传活动、基础设施改善以及研究和教育计划，改善儿童步行安全。该方案已发展到巴西、加拿大、中国、印度、菲律宾、大韩民国、南非、泰国、美国和越南等 10 个国家的 566 个城市。在越南，该方案由亚洲伤害预防基金会使用学校星级评估应用程序来实施，促使政府承诺改善胡志明市快速公交走廊沿线 37 个校区的基础设施。到 2019 年 5 月，已有四所学校的基础设施得到改善。

32. 青年促进道路安全运动和国际道路评估方案设立了一个为期三年的方案，帮助伯利兹、哥伦比亚、肯尼亚、美国和越南的青年领导人掌握技能，使用学校星级评估应用程序在学校和大学周围进行星级评估。

33. 为建设与加强道路安全基础设施有关的能力和知识，开发了各种资源，包括由国际道路联合会、Brake 组织和世界道路协会制作的一系列实况介绍，在全球交通知识实践网站上公布了这些资料。开发的其他资源包括国际道路评估方案培训和认证计划，旨在支持世界各地由国家主导的道路评估方案，还包括国际道路联合会关于道路设计和道路安全审核的培训模块。国际道路评估方案和世界银行开发了一个名为“设计星级评估”的网络应用程序，用于评估设计的道路安全并在施工前提高其安全星级。

34. 东部可持续安全交通运输联盟与欧洲复兴开发银行和改善道路安全基金会合作，培训道路工程师进行非机动化道路使用者安全审核，确定行人黑点，对其进行重新设计以提高安全性。2018 年 8 月，国际道路联合会与坦桑尼亚道路协会、坦桑尼亚交通运输技术转让中心和坦桑尼亚国家道路局一同在坦桑尼亚联合共和国达累斯萨拉姆举办了一次关于道路安全工程和审核的国际课程。2018 年 12 月，国际道路联合会与卡塔尔交通运输和道路安全中心及卡塔尔大学一同在多哈为弱势道路使用者举办了一次关于安全城市街道设计的国际课程。

C. 支柱 3：加强车辆安全

35. 世界车辆法规协调论坛继续对传统车辆和连接及自动化车辆系统规定基于业绩的要求，并将其纳入 1958 年《采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定》所附的联合国条例和 1998 年《协定》框架内制定的全球技术条例。新的联合国条例涉及下列方面与安全有关的业绩：安静道路车辆、制动辅助系统、电子稳定控制、轮胎安装和胎压监测系统、行人安全、侧面柱碰撞、增强型儿童约束系统、ISOFIX 锚定系统等。

36. 2017 年 10 月，特使与拉加经委会和欧洲经委会合作，应乌拉圭政府的技术援助请求，帮助在蒙得维的亚举办了一次次区域讲习班。来自阿根廷、巴西、智利、哥伦比亚、墨西哥、巴拉圭和乌拉圭的 40 多名代表参加了讲习班，讨论了 1958 年和 1998 年关于协调该区域机动车辆法规的协定以及拉丁美洲道路安全治理问题，激发了更积极的区域对话。

37. 在智能交通系统方面，欧洲经委会和国际电信联盟于 2017 年和 2018 年举办了关于“未来网络汽车”主题的研讨会。2017 年 3 月，世界车辆法规协调论坛采用了第一项涵盖自动驾驶功能以及网络安全和数据保护准则的联合国条例。

38. 拉加经委会与拉美新车评估方案和芝加哥大学联手，与美洲开发银行合作支持阿根廷、巴西、哥伦比亚、厄瓜多尔、墨西哥和乌拉圭政府考虑在世界车辆法规协调论坛范围内采用联合国条例。拉加经委会监督在国家一级和区域贸易中采用这些条例的经济影响。该项目还包括在墨西哥城和华盛顿哥伦比亚特区举行的两次高级别政策对话，拉丁美洲和加勒比 15 个国家的公职人员在对话中思考了该区域采取政策加强车辆和道路安全的必要性。

39. 2018 年 9 月，全球新车评价方案在印度德里举行了首届世界大会。这次大会聚集了来自世界各地九个新车评价方案的代表，旨在提高消费者安全评级。与会者特别指出印度政府在颁布新的车辆安全标准方面取得的进展，该标准要求从 2019 年 10 月起对所有生产中的新车进行正面和侧面碰撞测试，从 2020 年 10 月起对所有新车实行行人保护。在这次世界大会上，以及在中国上海(2017 年 10 月)、德国莱比锡(2018 年 5 月)、布宜诺斯艾利斯(2018 年 6 月)、希腊干尼亚(2019 年 4 月)和南非约翰内斯堡(2019 年 5 月)举行的国际运输论坛峰会上，制止碰撞伙伴关系举办了几次车辆安全演示，突出展示了领先的防碰撞技术。

40. 全球新车评价方案启动了“加强非洲汽车安全”项目，开展了非洲大陆第一次独立的碰撞评级。自 2017 年 11 月以来，发布了在南非销售的 12 款新车的评级结果。评级范围从 4 星(好)到 0 星(差)，突出表明非洲国家需要适用最低限度的联合国碰撞测试条例，并要求所有新车和二手车使用安全评级标签。

41. 国际汽车联合会与欧洲经委会和特使一同与全球汽车制造商接触，探讨了就制造商最低安全标准达成自愿协议的可行性。拟议的标准反映了《2018 年道路安全全球现状报告》中提出的一套核心安全标准。

42. 在 2019 年国际运输论坛峰会期间，国际摩托车制造协会推出了一套详细的政策建议，其中列有各地区加强摩托车安全的最佳做法。

D. 支柱 4：加强道路使用者安全

43. 正如《2018 年道路安全全球现状报告》指出，2014 年 12 月至 2017 年 12 月期间完善并颁布了以下立法：10 个国家完善了本国有关酒后驾驶的法律，以便与最佳做法保持一致；3 个国家使本国有关安全带的法律与最佳做法保持一致；5 个国家使本国有关头盔的法律与最佳做法保持一致；4 个国家使本国有关儿童约束装置的法律与最佳做法保持一致。

44. 世卫组织继续实施法律发展方案，该能力建设方案的对象是中国、印度、菲律宾、泰国和坦桑尼亚联合共和国的律师和倡导者。法律发展方案成员每年参加由世卫组织举办的关于完善道路安全立法的年度讲习班。最近一次讲习班讨论了安全系统办法这一议题。

45. 全球道路安全伙伴关系向民间社会和政府组织提供了 38 笔赠款，用于在 5 个国家倡导采取和实施道路使用者询证政策，以及在 2 个国家倡导采取和实施车辆安全标准。该组织还为 9 个国家的执法机构举办能力建设讲习班，共计培训了 3 267 名警员，主题包括对酒后驾驶、超速行驶和不使用头盔和安全带的行为开展威慑型执法，以及道路警务领导和数据指引型执法。该组织还向 6 个国家(印度、墨西哥、罗马尼亚、南非、突尼斯和越南)的联合团体提供了 14 笔赠款，用于实施以改善儿童道路安全问题为重点的跨学科项目。

46. 2017 年以来，健康城市伙伴关系协助了 10 个城市改善道路安全。具体措施包括减少酒后驾驶和超速行驶以及增加安全带和头盔的使用，每个城市自主设定具体目标。例如，曼谷为减少超速，在 3 个车祸高发地点安装了测速拍照系统，墨西哥莱昂对地方交通条例进行了政策修改，加大了对酒后驾驶的处罚力度。

47. 全球儿童安全组织继续实施“儿童系上安全带”方案，该方案包括发放和检查儿童约束装置。该组织举办了一次“蓝带”小组活动，讨论儿童乘坐无人驾驶汽车问题，并于 2018 年 10 月发布了一份报告，向设计厂商发出 5 项行动呼吁，并向设计厂商、立法机构和监管机构提出 8 项建议。该组织继续提供国际儿童乘客安全技术员认证课程，包括在墨西哥和阿拉伯联合酋长国提供这一课程。

48. 亚洲伤害预防基金会在柬埔寨、缅甸、泰国和越南开展公众宣传运动，实施教育计划并发放头盔，由此解决年轻和新手摩托车驾驶人的安全问题。该基金会实施儿童头盔方案，其中一项内容就是向越南的学生和教师分发 10 000 多个头盔。亚洲伤害预防基金会把“安全步行”方案扩大到了中国四川省南坝镇。

49. UPS 基金会继续为使用 UPS 道路安全准则培训新手司机的努力提供支持。2018 年决定对该课程进行评估。评估工作委托美国疾病防治中心基金会开展。

50. 贡萨洛·罗德里格斯基金会继续通过研究、宣传和培训，促进拉丁美洲的儿童安全。2018 年，该组织发布了一份有关儿童上学交通和学区安全的报告。该组

织协助阿根廷、智利和哥伦比亚颁布和完善有关儿童约束装置的法律，并于 2018 年在阿根廷举办了第三次国际儿童道路安全论坛。

51. 2018 年 5 月，国际道路联合会和摩洛哥驾驶俱乐部启动了“安全道路，安全儿童！”项目，旨在改善摩洛哥卡萨布兰卡的学校周边安全状况，具体做法是引入各方行为体并实施各类举措，包括收集和分析数据，开展安全督查和教育，最大限度发挥效力。

52. 东部可持续安全交通运输联盟针对低收入和中等收入国家开发了免费的道路安全教育包，提供 10 种语言版本。该教育包符合儿童年龄特点，以儿童为中心，适应地方需求。该教育包现已成为摩尔多瓦共和国道路安全教育课程的基础。

53. 联合国训练研究所举办了培训讲习班，讨论如何开展查处酒驾的执法行动，并实施教育方案，开展宣传运动，提高年轻人对安全行为的认识。全球道路安全伙伴关系与纳米比亚全国道路安全委员会合作，在纳米比亚协助举办了一系列互动活动和培训讲习班，以期建立和加强主要道路安全利益攸关方之间的伙伴关系。亚洲伤害预防基金会与莫纳什大学事故研究中心、柬埔寨国家社会保障基金和柬埔寨政府合作，对大型服装和鞋类工厂的工人进行培训，随后观察到头盔佩戴率上升，并注意到主动报告的酒驾数量减少。

E. 支柱 5：碰撞后应对

54. 2018 年 12 月，世卫组织发起全球急救和创伤护理倡议，该倡议旨在迅速提高世界各国提供优质急救服务的能力，并通过开展全球宣传运动，提高人们对急救服务挽救生命潜力的认识。世卫组织及其合作伙伴将协助低收入和中等收入国家评估国家急救系统并协助应对实施方面的关键挑战。该倡议将支持以医院为基础、系统收集有关临床状况和结果的数据，包括通过世卫组织国际创伤和急救登记册收集数据。

55. 2018 年 5 月，世卫组织召开全球伤者护理联盟会议，来自各区域和众多国际组织的与会者齐聚一堂，讨论加强伤者护理的一系列举措。今后的重点领域包括推广世卫组织急救系统框架和相关的急救系统评估工具。评估工作已在大约 30 个国家进行，其中多为非洲和地中海东部区域的国家。其他举措包括实施世卫组织基本急救课程和一套入院前综合分诊工具。世卫组织以直接技术援助方式向各国提供碰撞事故后支持，并出版了各类规范性文件，包括参会手册、基本急救知识幻灯片和基本急救资源手册。世卫组织还支持在选定的设施对这些工具进行小规模试点，试点结果显示，道路交通伤害死亡人数大幅减少。

56. Fire AID 组织继续对急救人员开展碰撞事故后技能培训，包括开展急救、现场管理、专业援救技术和跨机构协调方面的培训。这项工作继续在 53 个国家产生影响，通过开展培训师培训，再由受训人员将技能传授他人，由此改进碰撞事故后的救援工作。

57. Vias 研究所和欧洲道路交通事故受害者联合会于 2018 年 4 月发布了一份报告，题为“我的碰撞事故后的生活：关于道路伤害的医疗、心理社会和经济后果

的国际研究”，该报告旨在更好地理解欧洲联盟 20 个成员国的道路交通事故对事故受伤者的影响。报告揭示了道路交通碰撞事故对受害者及其亲属生活的各方面重大影响。

58. 作为“保险促进道路安全”倡议的一部分，全球道路安全伙伴关系与苏黎世保险集团、雀巢和萨彻姆研究所合作，为保险业举办了两次讲习班，讲习班的重点是促进和加强保险业在支持实现道路安全积极成果方面发挥的作用。

59. 伊比利亚-美洲反对道路暴力受害者协会联合会与乌拉圭全国道路安全中心合作，于 2018 年 11 月举办了首届伊比利亚-美洲道路安全司法论坛，论坛就提高刑事司法系统应对效力提出了具体建议。该联合会与公共当局合作，在哥斯达黎加、厄瓜多尔和巴拿马建立了受害者护理单位。在该联合会的努力下，阿根廷于 2019 年 2 月启动了首个交通事故受害者及家属援助网络。

60. 2018 年 3 月，国际道路受害者伙伴关系在爱尔兰举办了首个全球道路交通事故受害者会议，会议发表了《马林加宣言》，其中呼吁为碰撞事故受害者开展碰撞事故调查，提供司法对策和医疗救治。该组织随后发布了 2018 年《道路死亡调查报告》和《2019 年受害者权利全球调查报告》。

五. 宣传

61. 2019 年 5 月，举办了第五届联合国全球道路安全周及其相关运动“挽救生命：#大声说出来”。安全周活动围绕领导力这一主题，确认强有力的领导力在增强道路安全方面的关键作用，激发了对已证明可挽救生命的具体措施的需求。来自学术机构、私营部门和非政府组织的各类道路安全利益攸关方在全球各地举办了相关活动。例如，零死亡基金会和欧洲复兴开发银行联合举办了一次讲习班，探讨设定减少伤亡目标的作用。西亚经社会与黎巴嫩社会觉醒青年协会合作，共同举办了关于加强领导、促进城市安全出行的宣传讲习班。

62. 欧洲道路交通事故受害者联合会于 1993 年发起世界道路交通事故受害者纪念日，相关纪念活动继续每年举行。2017 年 11 月的活动聚焦道路安全管理问题，主题是“2020 年目标：死亡和重伤人数减半”。2018 年 11 月的活动聚焦加强道路安全，主题是“道路有故事”。之后，马耳他副总理办公室、马耳他卫生部和世卫组织在该国联合主办了国际道路安全会议，以提高对道路安全以及可采取的挽救生命和预防道路伤害行动的认识。

63. 道路安全问题特使继续在国际上为道路安全问题积极争取高级别政治支持和投资。为此开展了以下活动：与 46 个国家的 81 名高级别政府官员举行了会晤；与欧洲经委会和非洲经委会合作，在尼日利亚协助举办关于联合国道路安全公约的区域和国家能力建设讲习班，与亚太经社会、欧洲经委会和尼泊尔实物基础设施和交通部合作，在尼泊尔举办此类讲习班；在《世界人权宣言》发表七十周年之际，与联合国人权事务高级专员和巴黎市长一道，在人权背景下倡导道路安全；启动非正式的日内瓦道路安全之友网络，目的是筹集道路安全所需资金，并鼓励

派驻日内瓦的大使、国际官员和相关组织开展发展合作；主办了一次协调会议，与 21 个联合国实体探讨各实体内部涉及道路安全的各项工作。

64. 2019 年 3 月 25 日，举行了道路交通安全全球论坛，以纪念 1968 年《道路交通公约》和 1968 年《路标和信号公约》通过五十周年。活动期间，特使、一名国际汽车联合会道路安全大使和一名一级方程式赛车手作了特别发言，亲身讲述了头盔在挽救生命和防止伤害方面的重要性。

65. 全球道路安全立法者网络继续运作，为议员们交流道路安全立法最佳做法以及鼓励各国采取全面、有效的道路安全政策提供了平台。议员们认识到各区域存在背景差异，同意牵头组建区域分会，以便重点应对各区域特有的道路安全挑战，分享最佳做法。因此，成立了两个区域分会，分别是 2018 年 6 月与世界银行合作在世卫组织非洲区域成立的分会，以及 2018 年 9 月在世卫组织东地中海区域成立的分会。2019 年 3 月，针对世卫组织东南亚和西太平洋区域部分地区的国家，举行了一次国家网络规划会议。该网络计划于 2019 年 8 月启动。美洲分会计划于 2019 年 9 月在美洲议会卫生委员会第五次大会期间创建。

66. 2019 年 5 月，在肯特郡迈克尔亲王的赞助下，零死亡基金会发起了英联邦道路安全倡议，召集了一个专家小组，制定英联邦预防道路伤害共同框架。将于 2019 年 12 月发布一份专家报告，其中将载列关于到 2030 年实现英联邦国家道路死亡和重伤人数减半的建议，供 2020 年 6 月在卢旺达举行的下届英联邦政府首脑会议审议。

67. 在欧盟委员会的资助下，安全非洲项目搭建了一个欧非对话平台，召集了来自欧洲和非洲国家的 16 个合作伙伴，为支持实施非洲道路安全行动计划提供政策建议。该平台通过若干工作组开展以下方面工作：道路安全知识和数据、道路安全和交通管理能力审查、能力建设和培训以及良好做法交流。完成了对布基纳法索、喀麦隆、肯尼亚、南非和突尼斯的道路安全管理能力审查，并制定了相应的道路安全战略。

68. 国际道路联合会于 2017 年 11 月在印度德里举办了一次交通部长论坛，来自 8 个国家的部长出席了论坛。会议最终签署了《德里宣言》，其中强调了各项关键道路安全举措，包括必须遵循联合国法律文书、开展能力建设、实施车辆和道路基础设施最低安全标准以及有必要筹集资金。

69. 国际汽车联合会继续通过其道路安全问题高级别小组支持全球宣传，成立该小组的目的是让公共和私营部门都参与进来，共建道路安全行动势头，特别是在低收入和中等收入国家。这项工作支持开展有针对性的项目和活动，主要是在能力建设、筹资和促进伙伴关系方面提供支持。

70. 非政府组织在促进道路安全方面的参与度继续提高。全球非政府组织促进道路安全联盟为成员组织提供了能力建设活动。2017 年在马来西亚交通部的支持下在吉隆坡举行了全球会议，2019 年在希腊干尼亚市的支持下在克里特岛举行了会议，这些重要活动提高了来自 76 个国家的 300 多名非政府组织代表的的能力。

71. 全球非政府组织促进道路安全联盟非洲分会于 2018 年 11 月成立，旨在利用非洲非政府组织、民间社会和政府日益增长的势头，解决非洲大陆紧迫的道路危机，并动员非政府组织开展更有效的宣传。该分会将作为试点，继而推广到其他区域。2019 年 1 月，国际道路联合会和全球非政府组织促进道路安全联盟启动了“以教育增进道路安全！”项目，目的是在肯尼亚和塞内加尔选定一批道路安全专业人员和利益攸关方，通过开展数据方面的上手培训，改进知识、技能和行动。

72. 为了提高一些国家的道路安全问题能见度并支持作出改进，实施了各种区域倡议。在东部可持续安全交通运输联盟的支持下，东欧、南高加索区域和中亚的 15 个国家的地方道路安全组织网络为支持改善道路安全管理作出了贡献。

73. 世卫组织继续实施道路安全问题媒体研究金方案，这一能力建设方案的对象是中国、印度、菲律宾、泰国和坦桑尼亚联合共和国的记者。该研究金旨在为选定的接受过道路安全报道培训的记者群体建立一项长期参与机制。在“安全 2018”会议等关键的全球性活动期间，也举办了记者培训课程。全球道路安全伙伴关系向来自民间社会、媒体和政府机构的 205 名参与者提供了有关道路安全政策宣传运动的培训。

74. 2019 年 5 月，国际道路联合会和道达尔基金会在坦桑尼亚联合共和国发起成立了私营部门道路安全联盟。该联盟旨在汇集私营部门利益攸关方，与国际机构、非政府组织和地方当局密切合作，改善道路安全状况。

75. 国际汽车联合会与跨国广告公司德高集团及国际汽联汽车与社会基金会合作，继续宣传“#3 500 生命”活动，已在 80 多个国家推广这项活动。

76. 各合作伙伴举办了下列会议：2017 年 10 月，儿童健康倡议和国际汽联汽车与社会基金会在伦敦举办了“每一次旅行，每一个儿童”会议；2018 年 11 月，在曼谷举行了“安全 2018”会议；2018 年 12 月，在曼弗雷基金会的倡议下，在西班牙举行了主题为“从愿景零到目标零”的国际会议；2019 年 5 月，国际公路安全旅行协会举办了道路安全旅行和旅游峰会；2019 年 7 月，全球儿童安全组织在华盛顿特区举办了儿童伤害预防大会。世界道路协会技术委员会在伊朗伊斯兰共和国举办了关于安全系统办法的各类研讨会，在中国和马来西亚举办了关于提高道路安全的各类研讨会。

六. 数据收集和研究以及对行动十年进行监测

77. 世卫组织发表了《2018 年道路安全全球现状报告》，着重指出道路交通碰撞事故每年造成 135 万人死亡，道路交通伤害现已成为 5 至 29 岁人群的主要死因。报告还表明，行人以及自行车和摩托车骑行者，特别是生活在发展中国家的这些人群，承受着大部分风险。48 个国家的道路交通死亡人数减少，104 个国家的道路交通死亡人数增加。报告呼吁采取更加综合的办法预防道路交通伤害，加强落实有效措施，以便实现可持续发展目标具体目标 3.6 和 11.2。

78. 道路交通安全全球论坛开启了对严重损伤定义的讨论，该定义以最高简明损伤定级和简明损伤定级为基础，同时结合了瑞典使用的永久医疗损伤的概念。

79. 2018年11月，世卫组织举办了一次讲习班，作为首届非洲道路安全论坛的一部分，内容是加强各国民事登记和生命统计系统，改善道路交通碰撞事故死亡率数据。此次讲习班的重要意义在《马拉喀什宣言》中得到体现，该宣言得到了与会成员国的支持。基于首届论坛的成功以及非洲区域在寻求支持改进数据系统方面的持续兴趣和承诺，世卫组织与国际汽车联合会、世界银行和国际运输论坛等国际伙伴合作，于2019年4月在突尼斯举办了第二次多国讲习班。

80. 为继续努力提高区域一级的道路安全数据质量，建立和加强了区域道路安全观察站。伊比利亚-美洲道路安全观察站成功将道路安全提上政治议程并促进区域合作，在此基础上，国际运输论坛、世界银行和国际汽车联合会着手建设其他的区域道路安全观察站。2019年4月，非洲各国交通部长核准设立非洲道路安全观察站。2019年6月，在非洲联盟和非洲交通运输政策方案的主持下，在全球道路安全基金的资助和 UKAid 的支持下，非洲道路安全观察站在南非举行了首次全体大会。2019年3月，世界银行、国际汽车联合会、亚洲开发银行和国际运输论坛在新加坡联合举办讲习班，讨论创建亚洲道路安全观察站事宜，亚太经社会参加了讲习班，预计该观察站将于2020年设立。

81. 国际道路联合会开发了全球道路数据仓，为建设区域道路安全观察站作出贡献。该平台收录了联合会每年汇编的综合数据集以及各类数据汇总和可视化工具(看板)，以便进行数据分析。

82. 2018年7月至10月，西亚经社会对阿拉伯国家道路碰撞事故数据的收集和处理情况进行了调查。调查结果再次凸显有必要在阿拉伯区域设立区域道路安全观察站，以便提高道路安全数据和信息的准确性、可靠性和一致性。

83. 国际道路联合会国际交通安全数据和分析小组发表了2019年道路安全年度报告，其中分析了33个主要为高收入国家的道路安全状况。报告显示，尽管取得了一些进展，但进展太过缓慢，无法在2020年前实现伤亡减半的目标。

84. 通过实施更安全城市街道方案，国际道路联合会继续协助城市监测在改善城市道路安全方面的进展情况。2018年11月发布的《全球城市道路安全比照评估报告》介绍了从31个城市收集的交通安全指标，目的是促进对道路安全成果的评价、监测和比照评估。

85. 道路使用者态度在线调查是 Vias 研究所的一项全球倡议，由全球12个道路安全组织协调开展。其目的是系统收集各国道路安全绩效数据，以期建立道路安全绩效指标，促进国际比较和比照评估。目前已有50多个国家加入了这项倡议。2019年6月在布鲁塞尔举行了专题讨论会，介绍了调查第二阶段的首批成果，来自19个国家的专家出席了会议。

86. 国际道路联合会国际交通安全数据和分析小组的一份报告调查了行车速度与碰撞风险二者的关系。国际道路评估方案发布了第四版《道路疫苗》，着重介绍

了全球道路现状。亚太经社会在俄罗斯联邦的资助下，于 2018 年开展了关于超速行驶和酒后驾驶的研究。全球道路安全基金和世界资源学会发表了题为“可持续和安全：零道路死亡愿景和指南”的报告，为所有参与交通决策的利益攸关方提供了指导。该基金还完成了题为“交通伤害的沉重代价”的研究，评价道路交通伤害造成的经济影响，这项研究着重指出了持续减少道路交通伤害对国民收入和社会福利的长期影响。曼弗雷基金会和博世西班牙公司对驾驶人忽视骑自行车者的现象进行了研究。

七. 财政支助

87. 根据大会第 72/271 号决议，2018 年 4 月在纽约设立了联合国道路安全信托基金，目的是协助会员国大幅减少道路交通事故死伤人数，减少此类事故造成的经济损失。该基金自设立以来，已经确认了 2 000 万美元的认捐额，并启动了首批五个试点项目。基金秘书处设在欧洲经委会，2018 年举办了两次理事机构会议，正在规划 2019 年年底的下一轮会议，随后将首次正式征集提案。

88. 全球道路安全基金与世界银行信贷部门合作，管理由已发放和使用中的 22 笔赠款组成的投资组合。赠款金额达到 400 多万美元，通过双边或区域活动，提供给 30 多个国家，所有赠款都涵盖研究和发展活动。此外，继 2018 年征集提案以来，至少有 12 笔赠款的筹资工作将获得保障，并将于 2019 年下半年投入使用。

89. 欧洲联盟根据第六和第七框架方案以及“地平线 2020”方案，在道路安全方面投资了 1.7 亿欧元。2019 年 4 月，欧盟委员会与欧洲投资银行联合推出了“更安全交通”平台。欧盟委员会还向联合国道路安全信托基金捐款，目前担任该基金理事会成员。欧洲投资银行正在全球范围内加大对道路安全问题的关注，向公共和私营部门项目提供基础设施和研发方面的资金和技术援助。

90. 在世界银行、各区域开发银行、各国政府和私营道路运营者的支持下，投资了 700 多亿美元，通过改进道路安全管理，提高了道路安全性。下列国家升级了安全和速度管理方面的基础设施：澳大利亚、伯利兹、巴西、中国、哥伦比亚、多米尼克、埃塞俄比亚、加纳、印度、马来西亚、尼泊尔、新西兰、菲律宾、葡萄牙、萨摩亚、沙特阿拉伯、西班牙、圣卢西亚、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国和越南。

91. 下列基金会和私营部门实体资助了与行动十年五大支柱有关的道路安全活动：Abertis 基金会、AO 基金会、彭博慈善基金会、联邦快递、国际汽联基金会、国际汽车联合会、博特纳基金会、曼弗雷基金会、通用汽车、强生、米其林企业基金会、米其林、壳牌、道达尔基金会、道达尔、托克基金会和 UPS 基金会。

八. 结论和建议

92. 自上次向大会提交报告以来，会员国和国际社会开展了多项高级别的国家、区域和全球举措。

93. 已经报告了道路安全行动十年全球计划五大支柱的各项活动。儿童安全是多项举措的核心内容。

94. 世卫组织发布的《2018 年道路安全全球现状报告》显示，道路交通事故死亡人数趋于稳定，但未发现死亡人数有显著减少，道路交通伤害是当前造成 5 至 29 岁儿童和青少年死亡的主要原因。

95. 需要采取更多行动，消除道路交通伤亡，维持安全的道路环境。

96. 在这方面，鉴于 2020 年是实现可持续发展目标具体目标 3.6 的截止期限，大会不妨思考应对这一情况的最佳办法。按照目前的预测，该具体目标无法实现，为此不妨考虑通过适当场合将目标期限延至 2030 年。这一截止期限是实现道路交通伤亡人数减半的更切实际的时限。它与已经通过或目前正在审议的区域目标相一致，同时考虑到了现有知识和进行系统层面变革的必要性。

97. 此外，建议大会促请会员国：

(a) 提供最高级别政府的政治领导，以期确保在卫生、交通、基础设施、教育和内政等多个部委间开展协调一致的跨部门行动；

(b) 在国家和国家以下各级优先开展有助于安全步行、骑车和公共交通的系统变革；

(c) 在所有相关决策中提倡安全系统办法，这些决策包括土地使用和交通规划、车队车辆和运输服务采购的安全规格、道路基础设施投资的主要安全绩效指标以及激励公共交通和商业车辆安全运营的政策；

(d) 杜绝销售不符合联合国最低安全要求或同等国家标准的新车辆，支持强制使用评级标签，以便向消费者提供有关车辆安全的可靠信息；

(e) 划拨充足资源，用于建设道路安全评估能力，视需要升级道路基础设施，使其符合安全系统原则；

(f) 加入联合国道路安全国际法律文书，促进和执行这些公约；

(g) 改进数据质量，包括加强以下方面数据收集工作：道路安全管理、干预措施成本效益以及碰撞事故造成的健康、社会和经济影响；

(h) 积极参与编制第五份《道路安全全球现状报告》；

(i) 向联合国道路安全信托基金或其他供资机制提供财政捐助；

(j) 积极参加第三届全球道路安全问题部长级会议，以审查行动十年各项目标和可持续发展目标相关具体目标的进度，为会员国提供机会，以便进一步讨论到 2030 年实现目标的途径，包括酌情通过调动公共和私营部门资源，例如调动慈善机构资源，支持道路安全行动；

(k) 要求就这些事项向大会第七十六届会议提交报告。