



第七十四届会议

议程项目 12

加强全球道路安全

亚美尼亚、白俄罗斯、比利时、保加利亚、布隆迪、中非共和国、塞浦路斯、捷克、赤道几内亚、厄立特里亚、斐济、法国、德国、老挝人民民主共和国、摩纳哥、蒙古、缅甸、尼泊尔、荷兰、尼加拉瓜、阿曼、菲律宾、葡萄牙、卡塔尔、俄罗斯联邦、新加坡、斯洛文尼亚、南非、西班牙、瑞典、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、乌拉圭和越南：决议草案

加强全球道路安全

大会，

回顾其关于加强全球道路安全的 2003 年 5 月 22 日第 57/309 号、2003 年 11 月 5 日第 58/9 号、2004 年 4 月 14 日第 58/289 号、2005 年 10 月 26 日第 60/5 号、2008 年 3 月 31 日第 62/244 号、2010 年 3 月 2 日第 64/255 号、2012 年 4 月 19 日第 66/260 号、2014 年 4 月 10 日第 68/269 号、2016 年 4 月 15 日第 70/260 号和 2018 年 4 月 12 日第 72/271 号决议，

审议了秘书长转递题为“加强全球道路安全”的报告的说明¹及其所载的建议，

重申其 2015 年 9 月 25 日题为“变革我们的世界：2030 年可持续发展议程”的第 70/1 号决议，其中所载大会通过的一套具有普遍性和变革性的可持续发展目标和具体目标内容全面、意义深远、以人为中心，重申致力于通过不懈努力，到 2030 年全面执行这一议程并确保不让任何一个人掉队，再次表示认识到消除一切形式和表现的贫困、包括极端贫困是世界最大的挑战，而且对实现可持续发

¹ A/74/304 和 A/74/304/Corr.1。



展必不可少，并重申致力于采用统筹兼顾的方式，从经济、社会和环境三个方面实现可持续发展，在千年发展目标已有成就的基础上努力完成其未竟之功，

回顾可持续发展目标和具体目标是不可分割的整体，兼顾了可持续发展的三个方面，并认识到实现《2030 年议程》中与道路安全有关的具体目标具有重要意义，

又回顾联合国住房和可持续城市发展会议(人居三)通过的《新城市议程》，²该议程有鉴于大多数道路交通死亡和重伤发生在城市地区，对道路安全以及获得安全、负担得起、无障碍和可持续的公共交通和非机动化交通方式给予适当考虑到，

注意到绝大多数道路交通死亡和重伤均可防止，并注意到许多国家包括发展中国家虽已取得一些改善，但这些死伤仍是一个重大的公共健康和发展问题，产生广泛的社会和经济后果，而这些后果若不加以处理，可能会影响实现可持续发展目标方面的进展，

认识到道路交通死伤不仅给人类带来的痛苦，而且让一些国家每年损失多达 5% 的国内生产总值，因此要把减少这种死伤作为一个经济和社会优先事项，在某些国家尤其如此，并认识到道路安全投资对公共健康和经济具有积极影响，

考虑到道路交通死伤还是一个社会公平问题，因为穷人和弱势群体往往是易受伤害的道路使用者，即行人、骑车者、机动两轮车和三轮车使用者和不安全公共交通工具的乘客，他们过多地受到影响和容易发生风险及道路交通碰撞事故，这一情况可能导致因收入损失而加剧的贫穷循环，并回顾道路安全政策的目标应该是保证所有使用者受到保护，

认识到实现道路安全需要解决更广泛的公平出行能力问题，推广可持续的交通方式，特别是安全的公共交通及安全的步行和骑车，是道路安全的一个关键要素，

考虑到必须加强机构能力和继续开展国际合作，包括南南合作和三角合作、共用跨境道路国家之间的合作及区域和国际组织之间的合作，以进一步支持在世界各地、特别是在发展中国家加强道路安全的努力，以及必须酌情提供支持，以实现“2011-2020 年道路安全行动十年”的目标和《2030 年议程》的目标，

强调，各国对本国的经济和社会发展负有首要责任，国家政策、优先事项和发展战略在实现可持续发展目标方面的作用无论怎么强调也不为过，但国际公共财政也起到重要作用，可以补充各国调动国内公共资源的努力，在国内资源有限的最贫穷和最脆弱国家尤其如此，

表示关切道路交通碰撞事故的数量之高仍然令人无法接受，碰撞事故是世界各地导致人员死伤的一个主因，每年造成逾 1.35 万人死亡，多达 50 万人受伤，

² 第 71/256 号决议，附件。

这些伤亡的 90% 发生在发展中国家, 并关切道路交通碰撞事故是世界各地儿童和 15 至 29 岁青年的主要死亡原因,

又表示关切到 2020 年无法实现可持续发展目标 3 的具体目标 3.6, 并注意到通过加强国家领导力、全球合作、实施循证战略、与包括私营部门在内的所有相关行为体协作以及采取更多创新办法, 可以取得重大进展,

还表示关切许多国家在通过和执行道路安全措施方面仍然做得不够,

肯定阿曼和俄罗斯联邦在提请国际社会关注全球道路安全危机方面的主导作用,

赞扬一些会员国发挥带头作用, 针对不使用安全带、儿童约束系统和头盔、酒后驾车和超速行驶等主要风险因素通过了综合立法, 并提请注意其他风险因素, 例如能见度低、影响安全驾驶的病情和药物、疲劳、使用麻醉品、精神药物和精神作用药物、手机及其他电子装置和发短信装置,

鼓励会员国推动建立多利益攸关方伙伴关系, 以解决易受伤害的道路使用者的安全、向道路事故或交通碰撞的受害者提供急救、培训和教育等问题, 尤其是在发展中国家和最不发达国家,

确认一些会员国在向道路交通碰撞事故受害者及其家属提供入院前、住院和出院后及康复和重返社会等阶段的全民医疗保健方面取得进展,

肯定联合国系统、特别是在世界卫生组织的领导下开展工作, 通过与联合国各区域委员会密切合作, 努力制定和执行《道路安全行动十年(2011-2020)全球计划》并监测其各个方面, 肯定联合国人类住区规划署(人居署)、联合国环境计划署、联合国儿童基金会和国际劳工组织及其他实体致力于支持这些努力, 并肯定世界银行和区域开发银行致力于实施道路安全项目和方案, 特别是在发展中国家,

又肯定从“2011-2020 年道路安全行动十年”汲取的经验教训, 例如需要宣传推广安全系统办法、“零死亡远景”等道路安全综合办法, 努力制定长期和可持续的安全解决方案, 以及加强国内部门间合作, 包括与促进和影响各国社会和经济发展的非政府组织、民间社会和学术界以及工商界的协作,

赞扬世界卫生组织在预防道路交通伤害方面发挥领导作用, 并在执行大会赋予它的任务(即与联合国各区域委员会密切合作, 充当联合国系统内道路安全问题的协调机构)方面发挥作用,³

赞扬联合国各区域委员会开展工作, 举办更多的道路安全活动, 主张加大对道路安全的政治承诺, 努力设定区域和国家减少道路交通伤亡的目标, 特别是欧洲经济委员会开展工作, 制定全球道路安全相关法律文书, 包括国际公约和协定、技术标准、决议和良好做法建议, 并为 59 个全球和区域法律文书提供服务, 这些文书为发展国际公路、铁路、内陆水运和联运提供了普遍接受的法律和技术框架,

³ 见第 58/289 号决议。

强调联合国道路安全协作机制作为促进国际道路安全合作的协商机制发挥作用，

赞扬欧洲经济委员会负责路标和信号以及加强平交路口安全的两个专家组所开展的工作，认识到道路交通安全全球论坛和世界统一车辆法规论坛在加强车辆和道路安全方面持续开展工作，

注意到汽车和数字技术的不断进步可加强道路安全，包括通过逐步开发高度自动化和全自动化的道路交通车辆，并在这方面赞赏地注意到在欧洲经济委员会主持下通过一项关于在道路交通中采用高度自动化和全自动化车辆的全球道路交通安全论坛决议，

赞许地注意到欧洲经济委员会在联合国发展账户下，与亚洲及太平洋经济社会委员会和拉丁美洲和加勒比经济委员会协作开展道路安全绩效审查项目，以及在秘书长道路安全问题特使支持下与非洲经济委员会开展项目，注意到西亚经济社会委员会优先开展道路安全工作，以加强某些国家的国家道路安全管理能力，并赞扬为不同类型的组织开发和实施道路交通安全管理系统，例如国际标准化组织在制定道路交通安全管理系统规定方面做了大量工作，⁴

肯定国际社会在道路安全方面的其他一些重要努力，包括国际道路运输联盟制定了国际公认的道路运输专业人员职业培训统一标准，以及世界道路协会编写了《道路安全手册》增订版，在可以提高道路基础设施安全的措施方面向各级官员提供指导意见，

欢迎秘书长道路安全问题特使由欧洲经济委员会提供秘书处支持，通过倡导遵守联合国道路安全法律文书并提高对这些文书的认识，卓有成效地调动对道路安全作出持续的高级别承诺，通过参加全球和区域会议等方式分享良好做法，并倡导增加对全球道路安全的资金投入，

欢迎设立联合国道路安全基金，以支持在实现所有与道路安全有关的可持续发展目标和相关全球目标方面取得进展，并赞赏地注意到联合国各组织、特别是欧洲经济委员会和秘书长特使作出努力，以使基金进入运作，

认识到会员国和民间社会通过参加联合国全球道路安全周，包括参加 2019 年 5 月 6 日至 12 日举行第五个安全周，表示致力于实现道路安全，

又认识到会员国和包括民间社会在内的所有利益攸关方通过在每年 11 月第三个星期日举办世界道路交通事故受害者纪念日活动，表示继续致力于实现道路安全，

肯定会员国促进国际道路安全的努力，为此开展研究和收集作为政策依据的证据，并鼓励分享最佳做法，以加强车辆和基础设施安全，改善人类在道路交通中的行为，

⁴ 见国际标准化组织，ISO39001-2012。

认识到为解决道路安全问题提供基本条件和服务主要是各国政府的责任，特别是有鉴于立法机构在通过和执行全面有效的道路安全政策和法律方面可以发挥决定性作用，但同时认识到，构建一个无道路交通事故死亡和重伤的世界是一种共同责任，解决道路安全问题需要公共和私营部门、学术界、专业组织、非政府组织和媒体间开展多利益攸关方协作，

回顾，鉴于“道路安全行动十年”即将在 2020 年结束、为可持续发展目标 3 的具体目标 3.6 提出了目标日期以及《2030 年议程》规定了实现相关道路安全的目标日期，必须制定一个新的减少道路交通事故死伤时间表，

赞扬俄罗斯联邦政府、巴西政府和瑞典政府领导主办全球道路安全部长级和高级别会议，并在这些会议上分别通过了 2009 年《莫斯科宣言》、⁵ 2015 年《巴西利亚宣言》和 2020 年《斯德哥尔摩宣言》，

注意到最近举办的各种国际活动，以在加强道路安全方面促进伙伴关系，分享的专门知识和最佳做法，其中包括 2019 年 9 月 3 日和 4 日在伦敦举行的国际道路安全会议，

1. 再次邀请会员国和国际社会加强国家、区域和国际合作，以期实现《2030 年可持续发展议程》在道路安全方面提出的雄心勃勃的具体目标；⁶

2. 认可 2020 年 2 月 19 日和 20 日在斯德哥尔摩举行的第三次全球道路安全部长级会议批准的《斯德哥尔摩宣言》；

3. 宣布 2021-2030 年为第二个道路安全行动十年，目标是从 2021 年到 2030 年将道路交通死伤人数减少至少 50%，并在这方面促请会员国到 2030 年继续就可持续发展目标中所有与道路安全相关的目标采取行动，包括履行联合国大会主持召开 2019 年可持续发展问题高级别政治论坛对具体指标 3.6 的承诺，特别是鉴于到 2030 年全面实现目标只剩下“采取行动落实可持续发展十年”；

4. 请世界卫生组织和联合国各区域委员会与联合国道路安全协作机制的其他伙伴以及其他利益攸关方合作，拟订第二个十年行动计划，作为支持实施十年目标的指导文件；

5. 鼓励会员国确保在尽可能高的级别对加强道路安全作出政治承诺和承担责任，并酌情在包括所有部门和各级政府在内的所有相关利益攸关方的参与下，制定和(或)实施道路安全战略和计划；

6. 请尚未这样做的会员国考虑就不使用安全带、儿童约束系统和头盔、酒后驾车以及超速等关键风险因素通过全面立法，并考虑就与驾驶分心或在身体控制力减弱的情况下驾驶有关的其他风险因素实施适当、有效和以证据和(或)科学为基础的立法；

⁵ A/64/540，附件。

⁶ 第 70/1 号决议。

7. 重申联合国道路安全法律文书在促进全球、区域和国家各级道路安全方面的作用和重要性，例如《1949年道路交通公约》、⁷《1968年道路交通公约》、⁸《1968年路标和信号公约》、⁹1958年和1998年关于车辆技术规范的协定、1997年关于车辆定期技术检查的协定及1957年关于危险货物运输的协定，并赞扬已经加入这些关于道路安全的国际法律文书的会员国；

8. 鼓励尚未加入各项联合国道路安全法律文书的会员国考虑这样做，并在加入后适用、执行和促进其规定或安全规范；

9. 鼓励会员国通过提供更安全的道路基础设施，努力确保所有道路使用者的安全和保护，为此通过将适当规划和安全评估相结合(包括查明碰撞事故多发区，设计、建造和维护道路、信号系统和其他基础设施)，考虑到机动化和非机动车化运输以及其他易受伤害的道路使用者的需要，特别是在碰撞事故高发的最高风险道路上，同时考虑到本国的地理情况；

10. 邀请尚未采取政策和措施的会员国考虑这样做，以执行联合国车辆安全规范或同等的国家标准，确保所有新机动车辆符合关于保护乘客和其他道路使用者的相关最低规范，将安装安全带、安全气囊以及主动安全系统作为标准配备；

11. 邀请尚未全面应对道路安全问题的会员国全面应对这一问题，首先是实施或继续实施道路安全管理系统，包括酌情开展部门间合作，制订国家道路安全计划；

12. 鼓励会员国考虑将道路安全作为土地使用规划、街道设计、运输系统和治理的有机组成部分，同时考虑到城乡地区易受伤害的道路使用者的需要，特别是通过酌情推广安全系统办法等方式；

13. 鼓励会员国采取措施，通过教育、培训和宣传运动，在民众中、特别是在青年中宣传道路安全的知识和意识，并在社区中传播良好的道路安全做法；

14. 还鼓励会员国通过在道路安全法律和执法、车辆安全、基础设施改善、公共交通和碰撞后处置方面开展适当培训和能力建设，加强机构能力，并收集、分析和传播分类数据，以便进行有效、循证的政策制定和执行；

15. 请会员国考虑建立定期车辆评估机制，以确保所有新车和使用中车辆符合基本的车辆安全法规；

16. 鼓励成员国通过独立于车辆制造商的新车评估方案向消费者提供汽车安全资料，并鼓励会员国与世界卫生组织和其他国家，尤其是与发展中国家和最不发达国家分享此类消费资料；

⁷ 联合国，《条约汇编》，第125卷，第1671号。

⁸ 同上，第1042卷，第15705号。

⁹ 同上，第1091卷，第16743号。

17. 又鼓励会员国推动无害环境、安全、易于利用和负担得起的高质量交通方式，特别是公共交通和非机动化交通，以及安全的一体化联运，以此加强道路安全、社会公平、公共健康和城市规划，包括城市复原力和城乡联系，并在这方面将道路安全和出行能力作为实现可持续发展努力的一部分加以考虑；

18. 请会员国鼓励开发、应用和部署现有和未来的技术和其他创新并为此提供激励措施，改善无障碍情况以及从预防碰撞、应急到创伤护理等道路安全的所有方面，同时特别关注包括行人、骑自行车者、骑摩托车者和公共交通使用者在内最脆弱道路使用者的安全需要；

19. 呼吁各种规模的工商企业和产业及各部门为实现与道路安全有关的可持续发展目标作出贡献，包括酌情并根据国家法律将安全系统原则应用于其整个价值链；

20. 鼓励会员国采用、实施和执行政策和措施，积极保护和促进行人安全和骑车出行能力，以期同时加强道路安全和扩大健康成果，特别是预防伤害和非传染性疾病；

21. 邀请会员国开办适当的社会营销活动，以提高认识并在每年 11 月第三个星期日举行世界道路交通事故受害者纪念日活动；

22. 鼓励会员国加强入院前救护，包括紧急医疗服务和碰撞发生后的迅即救援、创伤护理的住院和门诊指导方针及康复服务，并请世界卫生组织向会员国的这些努力提供支持；

23. 请会员国根据会员国的要求，酌情在双边、区域和国际层面，包括通过世界卫生组织，分享关于道路交通事故和撞车的成因及其预防的最佳做法和标准，这些最佳做法和标准可在消除现存的信息差距和缺点方面发挥至关重要的作用；

24. 敦促会员国执行道路安全政策，保护道路使用者中最脆弱的群体，特别是儿童、青年、老年人和残疾人，同时酌情考虑到会员国各自根据联合国相关法律文书承担的义务；

25. 鼓励尚未建立有效机制的会员国和私营部门实体建立这一机制，以减少职业司机包括商业车辆司机因疲劳等与工作相关的危害而造成的撞车事故和道路交通事故死伤；

26. 邀请会员国将性别平等观点充分纳入与出行能力和道路安全有关的所有决策和政策实施当中，特别是在道路及周边地区和公共交通方面；

27. 鼓励会员国根据现有国际标准制定和实施关于摩托车的全面立法和政策，包括关于培训、驾驶员考核、车辆登记、工作条件以及驾驶摩托车者使用头盔和个人防护装备的立法和政策，特别是考虑到全球摩托车事故所致死伤的人数过高并且不断增加，特别是在发展中国家；

28. 邀请会员国在雇主和工人的参与下制定公共政策，减少与工作有关的道路交通事故碰撞，以便执行有关工作安全和健康、道路安全和适当道路和车辆状况的国际标准，特别是关注包括商业车辆驾驶员在内职业驾驶员的工作条件问题；

29. 又邀请会员国向因道路交通事故碰撞事故致伤和致残者提供早期康复和重返社会的服务，包括在工作场所，并向道路交通事故碰撞事故受害者及其家属提供全面协助；

30. 还邀请会员国继续实施根据国际公认标准建立的职业驾驶员资格评定框架，其中包括培训、认证和颁发证照、限制驾驶时数和工作条件，这是框架侧重于消除发生重型商业车辆事故或碰撞的主要原因，同时认识到分神是发生事故或碰撞的一个重要原因；

31. 邀请会员国酌情支持秘书长道路安全问题特使的活动，并请秘书长考虑将道路安全问题特使的职能延长至第二个道路安全行动十年；

32. 欢迎秘书长、联合国系统各组织和秘书处安全和安保部已通过执行联合国系统道路安全战略采取加强道路安全措施，以在联合国人员和东道国平民人口中减少此类事件所造成的道路交通事故碰撞和伤亡；

33. 请世界卫生组织和联合国各区域委员会以及其他相关联合国机构继续开展活动，协助执行《2030年议程》中有关道路安全的具体目标，同时确保全系统一致性；

34. 再次邀请各国政府发挥主导作用，通过开展各种活动支持实现关于道路安全风险因素和服务提供机制的自愿性全球绩效目标，以及落实《2030年议程》中有关道路安全的具体目标，同时推动开展多部门和多利益攸关方协作，尤其是学术界、私营部门、专业协会和民间社会(包括各国红十字会和红新月会)所作的努力，并鼓励进一步开展各种伙伴关系活动和举措，例如由世界卫生组织支持的全球道路安全立法者网络和红十字会与红新月会国际联合会主办的全球道路安全伙伴关系，以及其他非政府组织、受害者组织、青年组织和媒体的伙伴关系活动和举措；

35. 请联合国系统，包括区域委员会、世界卫生组织和其他有关的联合国机构，应会员国的请求向其提供协助，以酌情实施自愿性全球道路安全绩效目标；

36. 请世界卫生组织继续通过其全球道路安全状况报告监测在实现“行动十年”目标方面的进展情况，并酌情利用现有努力，包括区域道路安全观察站的努力，统一和提供道路安全数据，使之具有可比性；

37. 邀请所有相关利益攸关方、国际组织、开发银行和供资机构、基金会、专业协会和私营部门公司扩大供资规模，以支持采取必要措施，实现各项自愿性全球目标；

38. 请会员国在各个级别进一步投资于道路安全，包括为加强道路安全体制和基础设施划拨适当的专项预算，并酌情支持联合国道路安全基金和世界银行全球道路安全融资机制等其他机制；

39. 决定不迟于 2022 年底召开一次大会关于加强全球道路安全的高级别会议，以期在这方面消除差距和应对挑战，发挥政治领导力和促进多部门和多利益攸关方合作，还决定在大会第七十五届会议结束前确定该会议的范围和方式；

40. 又决定将题为“加强全球道路安全”的项目列入第七十六届会议临时议程，并请秘书长向大会该届会议报告在实现第二个行动十年目标方面取得的进展。