



大会

第五十八届会议

正式记录

第八十四次全体会议

2004年4月14日星期三上午10时举行
纽约

主席：亨特先生 (圣卢西亚)

主席不在，副主席扎里夫先生（伊朗伊斯兰共和国）主持会议。

上午10时15分开会

议程项目160（续）

全球道路安全危机

决议草案（A/58/L.60/Rev.1）

代理主席（以英语发言）：各位成员记得，今天上午的全体会议是为了审议世界卫生日和根据2003年11月5日第58/9号决议发表的《防止道路交通受伤世界报告》而召开的。

日复一日，世界各国都有道路交通事故造成死亡和严重伤害的令人沮丧的报导。每年，道路交通事故造成100多万人死亡，大约2 000万至5 000万人受伤或致残。这样一种日益严重的影响到联合国所有会员国的危机现在被放到国际议程上适当的位置上。大会有关全球道路安全危机的本次全体会议为我们提供了一次机会，对道路安全的多方面问题进行审查，并且更重要的是，重点关注制定解决这一危机的有效战略。

大会第五十五届会议第一次讨论全球道路安全时注意到全球道路交通死亡的迅速增加及其对国家经济，特别是发展中国家的经济造成的影响。从那以

来，联合国已采取步骤把这一问题放在审议和采取行动的问题的前列。这是同世界卫生组织、世界银行和其他联合国机构合作进行的主动行动。

例如，我们刚在一周前纪念的世界卫生日以道路安全为主题。世界卫生日的主题“无事故即是道路安全”强调指出道路交通悲剧确实是可避免的。世界卫生组织和世界银行共同编写的最近发表的《防止道路交通受伤世界报告》详细指出了道路事故涉及的核心问题，包括其全球影响、所涉危险因素及其解决方法。

显然，如果全球道路交通危机的趋势继续下去，它将成为重大全球健康危机，造成严重经济和社会后果。我们获得的统计数字使我们能够对目前局势，以及假如我们不以果断和紧急方法进行干预今后可能的发展，进行平衡的估计。

统计数字是令人吃惊的。根据世界卫生组织和世界银行的估计，道路事故及其造成的伤害使全球经济遭受的损失大约为5 180亿美元。发展中国家占这个数额中的650亿美元，超过了它们接受的官方发展援助。

大多数机动车辆是在发达国家，人们也许预料大多数死亡发生在发达世界。但是，统计数字说明了相当不同的情况。中低收入国家占死亡人数的85%，并且在全球残废人数中所占的百分比之高不成比例。

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。



在全世界，道路受伤是 15 至 44 岁人死亡的主要原因，这些是最有生产力的年龄的人。在 2000 年，道路交通事故是死亡和生病的第九个主要原因，占全球死亡和残废总数的 2.8%。世界卫生组织的预计表明，如果这些趋势继续下去，到 2020 年，道路交通受伤将成为疾病或伤害的第三大原因，超过肺结核和艾滋病毒/艾滋病等其他健康问题。

社会代价是无法估计的。失去养家活口的人和道路交通事故中致残人的长期照顾使许多家庭陷于贫困或更加贫困，特别是在发展中世界。从这个角度来说，对可持续发展的潜在后果是明显的。

因此，本次会议将成为我们采取进一步行动和加强国际合作的催化剂。

大会继续努力提高各会员国的认识，促使它们认识到必须深刻分析全球道路安全的国家和国际公共政策问题。我们在这方面的行动必须再次强调制定严格的国际标准、全球合作以及建立发展中国家最严格地执行这些标准的能力。此外，还应该紧急考虑更广泛的预防事故问题，包括发展考虑人和车辆需要的基础结构。

整个国际社会——各国政府、各国际组织、民间社会和私营部门——都被鼓励参与这个进程。我们被要求尤其将青年作为我们行动的目标。我认为，明天将举行的全球道路安全问题利益有关者论坛是一项及时的行动，我鼓励大家参与。

一些国家成功地大幅度减少了猛烈碰撞和伤亡，这强调说明，事故和伤亡是可以预防的。这告诉我们，如果我们采取系统做法，了解人、车辆和环境的相互关系，我们就可以减少伤亡。这还要求采取广泛的做法，包括提供紧急保健服务、进行预防教育、立法和执法等等。

我认为，各会员国都同意，我们必须采取更多的行动，处理道路交通安全问题，并且将这个问题作为联合国系统注意的一个焦点。在世界卫生组织—世界银行联合报告中提出了重要的行动方针。各国政府和

联合国各机构必须在这方面采取更多的行动。我们还必须鼓励民间社会和私营部门在这些行动中成为我们的伙伴。我们还提议，应该从最广泛的角度——从保健到执法——来看全球道路安全危机。应该动员必要的资源，根据发展中国家所面临道路问题的严重性和紧迫性，协助它们改进道路安全。

我认为，我们现在可以产生影响，减少风险，挽救生命。我们必须采取果断行动，我们必须现在就采取行动。

下面请常务副秘书长弗雷谢特女士发言。

常务副秘书长（以英语发言）：大会这次会议使人们重视摆在我们眼前、亟需重视的一场全球性危机，除一些值得称赞的例外情形外，在此之前，公共政策根本没有反映这种危机，这使人感到奇怪。每年有 120 万男子、妇女和儿童死于交通事故。毫无疑问，这足以使道路安全成为全球公共保健的一个重要问题。

与许多其他公共保健问题一样，穷人受其影响的程度不成比例。120 万死亡者中，80%以上来自低收入和中等收入国家。而且在这些国家，在猛烈碰撞事故中受伤或死亡风险最大的是行人、骑自行车的人、骑摩托车的人和使用非正式公共交通工具的人。

道路猛烈碰撞事件造成的人类后果往往具有毁灭性。幸存者及其家人必须面对痛苦而且往往是长期的伤害、残障和康复后果。护理费用以及丧失主要养家糊口者的收入可能使家庭陷入贫穷。

经济代价也很高。道路交通伤害费用占多数国家国内总产值的 1% 至 2%：每年超过 5 000 亿美元。低收入和中收入国家付出的代价超过他们获得的发展援助。

事情不应该是这样的。人们对道路猛烈碰撞事件持宿命观点，往往因为使用“事故”一词——而不使用“猛烈碰撞”或“对撞”——而感到安慰。然而，许多风险是我们完全可以掌控的。许多猛烈碰撞事件是可以预防的，许多其他事件的后果是可以减轻的。

我们还有许多工作要做，以提高认识。我们必须保证，在公共保健和发展领域辛辛苦苦取得的进展不会被这些本可以预防的伤亡破坏。

不错，我们有许多工作要做。但是，我们知道什么是行之有效的，我们掌握着知识，能够作出必要的改变。这是一个跨部门的问题，不仅仅属于交通部的管辖范围。卫生部、财政部、环境部、教育部、司法部、警察和其他部门都必须与交通部门合作，改进道路安全。

全世界许多组织和专家表现了广泛的热情，教授和学习道路安全问题，采取行动，使道路更加安全，我们对此感到欣慰。联合国大家庭——包括世界卫生组织、儿童基金会、联合国开发计划署、世界银行和其他方面——将继续发挥其作用。

我呼吁各会员国和民间社会在各项关键问题上采取协调行动，例如，更广泛地传播安全装置、改进道路和车辆的设计，更坚定地打击超速行为，对因酒精或毒品作用、反应能力受到影响但仍然驾车的人采取更坚定的行动。

我还呼吁捐助界增加在这个领域的投资。目前对发展中国家道路安全提供的支助是不够的。这种捐献将具有成本效益。更重要的是，这些捐献将挽救生命。

人们常说，道路安全绝不是偶然的。道路安全需要最高级别领导的承诺。我们付出的努力越少，付出的生命代价就越大。我敦促大会通过一项反映我们改进全球道路安全一致意愿的决议。让我们告诫自己并且相互告诫，如果我们共同努力，我们就可以挽救生命。

代理主席（以英语发言）：经过协商，并且征得各会员国的同意，我现在根据2003年11月5日第58/9号决议的规定，请世界卫生组织总干事发言。

李先生（世界卫生组织）（以英语发言）：第一个被汽车撞死的人是联合王国的布里奇特·德里斯科尔。她当年44岁，是两个孩子的母亲。1896年8月17日，她在伦敦的水晶宫被撞倒。汽车行驶的速度是

每小时12公里。她从没弄清楚是什么撞倒了她。英国验尸官记录的是意外死亡。在调查中，他警告说：“绝不能再让这种事情发生”。

20年前，迈克尔·泽勒开车去上班，他的汽车与一辆卡车相撞。他没有死亡，但他昏迷了六个月。他所受的伤使他终身残废，上个星期，他坐轮椅参加了我们在日内瓦举行的世界卫生日活动。他的妻子代表他发言，因为他已经不能发声。她本人也觉得很难发言，这倒不是因为身体受伤，而是因为回顾发生的事件造成的创伤。她要传达的信息是，绝不能让这种事再发生在任何人的身上。我代表她的家庭和每年受到同样伤害的数百万其他家庭，今天向大会传达同样的信息。

我感谢阿曼政府主导这次行动，今天将这个问题提到大会。

交通事故造成的人员受伤与经济损失是可以预防的。上星期在巴黎发布的《防止道路交通受伤世界报告》指出了已知的危险因素及已知行之有效的预防措施。其中包括制定和执行有关座椅安全带、儿童保护装置、头盔、酒后驾车的法律规定，提倡白天驾车打灯，以及为所有公路使用者改善能见度。除立法和提高认识外，各国还需要制定政策，提高车辆安全性，改善交通管理安全和道路安全设计。这方面，广泛动员政府、民间社会与工商界多方参加，协调有序地做好道路安全工作的国家，加强安全的效率最为显著。解决道路安全问题，每一个部门，尤其是交通、教育、卫生和执法部门，都可以发挥作用。

需要提高公众贡献，加强伤员救急，改善资料收集工作，参与决策和促进预防活动。国际机构、捐助界和非政府组织都应在改善道路安全工作中发挥重要作用。我们每一个人，不论是行人、驾驶员或决策者，都可作出贡献。道路安全并非偶然。当人们认识到他们可以预防交通事故并据此采取行动时，就能减少交通伤亡。让我们大家现在就当机立断，把交通安全工作开展应有的优先地位。

代理主席（以英语发言）：现在我请阿曼外交部长优素福·本·阿拉维·本·阿卜杜拉先生阁下发言介绍决议草案 A/58/L. 60/Rev. 1。

阿卜杜拉先生（阿曼）（以阿拉伯语发言）：首先允许我表示，我衷心感谢秘书长有关全球道路安全危机的重要报告（A/58/228）。秘书长的报告代表我们有关这场人道主义危机的讨论已取得质的突破，道路安全影响全世界每一个人和每一个社区的生活。我也要感谢世界卫生组织总干事李钟郁先生全面概述《防止道路交通受伤世界报告》主要精神。

我们祝贺世界卫生组织和世界银行发布《防止道路交通受伤世界报告》重要文件，来自世界各大州许多部门的 100 多名专家为此作出了贡献。我们还要赞扬友好的法国政府 2004 年 4 月 7 日在巴黎主办会议，强调道路交通事故的后果及其预防办法。

在人类历史上，人始终是发展的中心。任何发展计划的成功，很大程度上有赖于满足人的需要。在享用发展成果的过程中可能出现障碍。但是，必须设法解决。道路交通事故和受伤是个严重问题，一个人、家庭和社区严重关切的公共健康问题。

在社会方面，统计数字显示，每天将近有 3 000 人因为道路交通事故死亡，一年超过 100 万。此外，每年还有 2 000 万到 5 000 万人受伤，有的终身残废。研究显示，如不急迫采取适当行动解决这一问题，到 2020 年，道路交通受伤可能成为发展中国家第三大杀手。

在经济方面，交通事故受伤给世界各国经济造成负面后果。统计数字显示，每年用于交通事故受伤的开支将近 5 180 亿美元，受伤所影响的是最富有生产力的群体。全世界约 85% 的交通事故发生在最不发达国家和其他发展中国家，进一步加重这些国家经济已经不堪重负的负担。我们认为，应当不懈努力，加强和支持改善所有公路使用者安全度的方案，使其免受这种人道主义危机的祸害。

这方面，允许我介绍我国政府自 1997 年以来在我国所采取的步骤。其中包括，除其他外，立法：建立一个全国道路安全机构；全面更新规章制度，以解决受伤人员的需要及其康复问题；建立登记制度，收集有关受伤后果的详细资料，争取最大限度地缩小危机，最终目的在于为我国公民创造一个有利于实现进一步社会和经济发展的环境。

我们认为，有关道路安全问题的讨论不能仅停留在形式上，应当在国家、区域和全球各级立即采取严肃措施。这需要各部门，从道路使用者到政府、汽车制造商、以及区域和国际组织，强有力的政治意愿以及协调、持续的努力，共同寻找良策制定标准，克服这场愈演愈烈的危机。

正是基于这一思想，阿曼倡议通过大会第 58/9 号决议提高全球对道路安全问题的认识，该决议要求在全球范围内努力提高对道路安全危机及其后果的认识。决议还强调需要建立机制，减轻道路事故恶果，改善所有道路使用者的安全度。

这方面，我高兴地介绍决议草案 A/58/L. 60/Rev. 1。我国政府已就此决议草案同其他会员国进行了无数次协商，以达成共识，体现各国的决心和各国人民的期望。决议草案以秘书长的报告和世界卫生组织与世界银行关于《防止道路交通受伤世界报告》中提出的切实建议为基础。我们希望大会面前的决议草案能不经表决获得通过。其要点如下：

首先，它请世界卫生组织与联合国各区域委员会密切合作，充担联合国系统内的道路安全问题协调员。

第二，它请秘书长在根据第 58/9 号决议向大会第六十届会议提交报告时，借鉴联合国各区域委员会以及世界卫生组织和世界银行在道路安全方面的专门知识。

第三，它强调需要进一步加强国际合作，在考虑到发展中国家需要的情况下，通过加强它们的财政和体制能力，处理各种道路安全问题。

决议草案的提案国是：阿富汗、阿尔及利亚、阿根廷、亚美尼亚、澳大利亚、阿塞拜疆、巴林、孟加拉国、文莱达鲁萨兰国、中国、吉布提、厄瓜多尔、埃及、危地马拉、圭亚那、冰岛、印度、印度尼西亚、爱尔兰、伊朗伊斯兰共和国、以色列、哈萨克斯坦、科威特、黎巴嫩、卢森堡、马来西亚、摩尔多瓦、摩纳哥、摩洛哥、巴基斯坦、巴拿马、大韩民国、罗马尼亚、卢旺达、沙特阿拉伯、新加坡、斯洛文尼亚、南非、苏丹、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、前南斯拉夫的马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、突尼斯、土库曼斯坦、阿拉伯联合酋长国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、委内瑞拉、越南、也门和赞比亚。

我们前面的责任和挑战是巨大的，需要在会员国、区域和国际组织及民间社会之间全球参与的框架内，拿出强大的政治意愿。除了在一个符合我们为今世后代减少道路交通伤害的目标和愿望的范畴上颁布立法外，这一协作应包括关于道路安全问题的倡议、方案和专门知识交流。

总之，我们正面临一场严重的危机，必须通过联合国、其各专门机构以及民间社会的积极参与来开展进一步的合作，为所有人建立一个更安全、更稳定的环境。

代理主席（以英语发言）：我请爱尔兰交通部长谢默斯·布伦南先生发言。他将代表欧洲联盟发言。

布伦南先生（爱尔兰）（以英语发言）：我谨代表欧洲联盟（欧盟）发言。将在 2004 年 5 月 1 日都柏林特别仪式上成为欧洲联盟的 10 个加入国：塞浦路斯、捷克共和国、爱沙尼亚、匈牙利、拉脱维亚、立陶宛、马耳他、波兰、斯洛伐克和斯洛文尼亚；申请国保加利亚、罗马尼亚和土耳其；稳定与结盟进程成员国和潜在申请国阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、克罗地亚、前南斯拉夫的马其顿共和国及塞尔维亚和黑山，以及参加欧洲经济区的欧洲自由贸易联盟成员国冰岛和挪威也支持本发言。

在这个星期里，联合国和世界卫生组织（卫生组织）要求我们大家特别重视道路安全问题。今天的辩论是在这个星期即将结束之际举行的。在许多国家，交通碰撞在许多国家广为发生。人们似乎普遍接受的一点是，这些碰撞是流动性日益提高的必然后果。这一看法恰恰助长和鼓励人们采取一种行为模式，造成了本来就导致发生这些碰撞的环境。挑战这种行为及其诱因要求进行倡导宣传。今天在全体会议上讨论道路安全议题，反映了阿曼部长本·阿拉维·本·阿卜杜拉的远见和决心，这就是：世界各地的社会必须同时处理交通碰撞的原因和后果。

我们今天已经听到，在我们的道路上，已有 120 万人死亡，5 000 万受伤。在此种背景下，世界卫生组织和世界银行上星期在巴黎发表的《防止道路交通受伤世界报告》从最广泛的角度对道路安全作了及时的评述。该报告概述了全球范围的道路安全情况，强调了这一问题的范围，并探讨了防止碰撞和减轻其后果的政策。

卫生组织非常清楚地阐明了我们认可交通碰撞不可避免性的后果。如果不采取行动，那么到 2020 年，道路交通伤害就会成为全球疾病和伤亡的第三大致因。

然而，许多社会和政府都选择正视这一挑战。的确，我认为，在道路安全方面，人们的思想正在改变。因道路事故导致的伤亡已不再被视为流动性提高后的必然后果。相反，不断减少交通事故现在已被视作一项挑战——一项确实需要付出大量努力的挑战。

例如，澳大利亚和加拿大就取得了重大进展。同样，在欧洲，我们看到瑞典、荷兰和联合王国等国取得了成功。在车辆数目和驾车人数日益增多的情况下，这些国家的交通死亡人数实际上却大为减少。在出现这些成功事例的同时，其他一些欧洲国家也出现了相当大的改进。我们必须强调，之所以取得这些成功，普遍是因为实行了广泛、有计划的办法来制订道路安全政策，同时订立了大胆的目标，使所有行为者

都能参与落实一项战略办法。在过去几年里，这种办法导致我国爱尔兰的交通死亡人数大幅下降。

此外，在国家一级开展的各种努力也应该在欧洲联盟一级得到反映和补充。事实上，欧洲联盟已意识到，如果所有成员国都愿意共同追求未来的一个远景，而且也愿意交流以往在国家一级取得此类进展的最佳做法，那么就不难取得更大的进展。关于最近此方面的发展，我要强调欧洲委员会 2003 年 6 月提出的《欧洲道路安全行动方案》。这项方案的中心目标是，到 2010 年将交通碰撞所造成的死亡人数减少到 2001 年的 50%。在欧洲联盟的目前 15 个成员国中，每年总共发生 130 万件交通事故，造成 4 万人死亡，170 万人受伤，估计经济损失相当于欧洲联盟国民生产总值的 2%。因此，我们的目标是，每年将死亡人数减少 20 000。

欧洲议会和欧洲交通部长理事会曾多次表示赞同这一目标。为此，他们将道路安全问题列在政治议程中的高度优先位置。他们将继续这样做，而这需要一种持续的努力。

该方案把超速、酒后驾车以及不使用安全带和摩托车头盔等保护措施的做法列为发生碰撞的主要致因和其所导致后果的主要原因。因此，它强调迫切需要更严格执行这方面的现有立法。此外，《行动方案》向欧洲国家概述了相关的情况以及实现将交通事故死亡人数减少 50% 这一目标所需采取的立法和其他行动。它还描述了我们可以更好地借以处理这些问题的结构，并提供了所需的情况，以供借鉴那些在道路安全政策方面走在前列的国家的成功经验。

我谈到的方案还着重强调绝对需要使民间社会参与提供更好的公路安全的努力。为此目的，方案鼓励公共部门和私人部门行动者签署《公路安全章程》，在该章程中，这些行动者应列出其有关公路安全的目标与行动。我有幸上周在都柏林主持了一个仪式。在有欧洲联盟交通部长们出席的该仪式上，大约 39 个组织和公司签署了《章程》，每个组织和公司都作出了具体的、可衡量的改善公路安全的承诺。

《欧洲联盟行动方案》还着重强调需要收集撞车数据以及有关在每个成员国制定的预防撞车方案的信息。将通过设立欧洲公路安全观察站来实现这一目标。该观察站将传播有关应对公路安全挑战的最佳做法的信息。

当然，大家清楚地认识到，我们应该在世界各国，而不是仅仅在欧洲联盟范围内交流最佳做法。我们都能够学习其他国家这方面的有关经验。为了应付这一挑战，提交本次全体会议通过的决议草案提倡指定一个组织的概念，通过该组织，分享信息和经验的概念能够在世界范围内推广。

公路安全方案过去几年、乃至几十年在许多国家获得的成功证明，存在着消除对全球健康最大威胁之一的可能性。通过在世界范围内推广此类方案来重复这一成功对所有人来说是一个挑战，也是一个机会。我敦促大家迎接这一挑战，并且大大地减少每年每天在公路上不必要地丧生的人数。

米那塔先生（美利坚合众国）（以英语发言）：
当大会关注公路交通安全这一极为重要的问题时，非常荣幸有这个今天代表我国出席会议。这是一个我国特别关注的问题。我要赞扬苏丹国在将这一问题摆在国际议程首要位置方面发挥的领导作用，因为公路交通安全确实是一个全球问题。我们今天上午从路易斯·弗雷谢特副秘书长和世界卫生组织总干事李钟郁先生那里听到了有关我们面临的这一挑战的严重性。

每年有 100 多万人死于车祸。这就是说 100 万母亲、父亲，兄弟姐妹、丈夫妻子没有回家。更加令人悲痛的是，如此多死亡是可预防的。

在人的生命和痛苦与苦难以及在经济代价和丧失的机会方面所付出的代价是巨大的。联合国估计，公路交通伤亡造成的经济损失为每年 5 180 亿美元。想象一下，除了可以减轻更多的痛苦与悲痛外，如果我们各国可以把这些损失的资金投资于教育、医疗保健、经济发展、交通以及其他紧迫的需求。

此外，如果我们不采取任何行动，更多的人将不必要地死亡。世界卫生组织预测，到 2020 年年底之前，车祸将在造成全球疾病负担的所有因素中名列第三——超过疟疾，结核病以及艾滋病毒/艾滋病。

但是，我今天向大会发出的信息是，我们无须在世界任何地方接受，死亡是机动化的代价。经验表明，交通带来的更多自由和生产力不必以我们公民的安全为代价。在 60 年代中期，美国开始集中努力使公路旅行更加安全。当时，我国的死亡率为车辆每驾驶 1 亿英里有 5.5 人死亡。自那时以来，发生了很大的变化。美国人口大幅度增加，公路上的汽车和驾驶人数量急剧增加。然而，在同一时期，我们将死亡率减少了 72%，即车辆每开 1 亿英里有 1.5 人死亡。这是在相对较短时间内取得的真正惊人的成就。

但是我们知道，我们可以做得更好。我们必须做得更好。在美国，每年有 43 000 人死亡，这是不能接受的。这就是为什么布什总统政府确立了这样一个目标的原因：在 2008 年年底之前将交通死亡率进一步减少 1/3，即车辆每开 1 亿英里有 1 人死亡。

当谈到保护我们最弱势的公民：我们的儿童时，我对我国的记录感到特别自豪。在一代人中，美国大幅度减少了车祸造成的儿童死亡人数。今天，这一数字创历史新低。我们用来帮助保护儿童的方法体现了我国交通安全战略。1966 年，我们在联邦政府内设立了一个专门负责公路交通安全的机构，我们赋予该机构采取行动的权力，并且专门为该机构拨款，以完成其工作。该机构开始收集有关我们的儿童在乘坐机动车辆时安全如何的可靠数据。我们很快了解到一个非常重要的事实：死于高速公路车祸的儿童人数多于死于任何疾病的儿童人数。

利用这一数据，我们制定了减少儿童死亡率的综合办法。我国工程师设计了一旦发生车祸能更好减缓冲撞力和保护儿童的汽车。他们设计了儿童安全座位，我们并且教育父母有关使用儿童安全座位以使其儿童安全的重要性，而不是让儿童坐在其膝上，或乘坐在卡车的平面或后座。我们为车辆与儿童安全座位

制造商确立了标准，我国议员通过了儿童乘客安全法，以确保我国社会这一非常弱势群体受到保护。最后，我国交通安全机构 30 年来一直努力，以改进紧急医疗服务与心理创伤系统，以便在发生车祸后，使车祸受害者得到适当护理。

我们意识到，公路安全问题的性质各国有所不同，我们的解决办法也必须不同。然而，我们仍然能够相互学到很多东西。我真诚希望，今天的会议将标志着一种基础广泛和持续的国际协作的开始，这种协作集中于公路交通安全的各个方面：驾驶者、乘客和行人的行为；车辆安全；以及车路环境。

我今天在这里宣布：美国随时准备同国际社会和我们自己分享经验和专业知识，向其他国家学习，同时一道努力避免车道伤亡。我们将继续同联合国、尤其是在欧洲经济委员会第 1 和第 29 工作队范围内进行努力，交换有关最佳做法的信息并就一项涉及车辆、人的行为和基础设施方面的全面的公路受伤预防战略提出建议。

我国总统乔治·布什在 2004 年世界卫生日给国际社会的信函中，表示了美国对“交通安全和在全世界挽救更多生命的目标”的坚定承诺。

现在是采取行动的时候。上天给我们一次改变历史的机会。没有任何其他公共卫生危机如此明显地可以矫正。只要全世界的领导人一道互相启发并教育我们的公民了解如何制止公路上的毫无必要的死亡，没有任何死亡原因会如此清楚地可以避免。

这是摆在我们所有人面前的一项工作。如果我们坚定地致力于我们的工作，国际社会为数以百万的人就会免于痛苦和悲痛，这是一个值得我们所有人努力的目標。

图苏莫先生（哈萨克斯坦）（以俄语发言）：我首先感谢主席召开大会本次专门讨论全球公路交通事故危机问题的会议。考虑到交通事故正变成死亡的一个主要原因，这一努力的意义和及时性是毋庸置疑的。根据世界卫生组织的预测，截至 2020 年，公路

事故损伤可能会成为比疟疾、结核病和艾滋病更严重的威胁。尤其引人关注的是，公路交通事故受害者中的年轻人日益增多。

对这一情况的分析表明，公路事故不仅对受害者、而且给其家庭带来身体和心理上的影响。它们尤其给健康带来负面的社会和经济影响，并消耗用于经济和社会目标的资源。考虑到这一危机的范围，我们认为联合国及其各专门机构和方案必须共同努力，制定出一项公路交通安全方面的全面政策。我们完全同意这种观点，即联合国各机构可以把公路交通安全纳入像可持续发展、环境、性别问题的战略以及有关儿童、妇女和老年人利益的政策。

我们还认为，公路交通安全应当成为那些其道路构成国际过境通道一部分的国家的注意焦点。扩展内陆国和发展中过境国之间合作的《阿拉木图行动方案》特别强调，公路安全的主要问题是缺乏统一的技术标准以及技术服务不良。鉴于问题的极端紧迫性，哈萨克斯坦认为阿曼提交的决议草案 A/58/L. 60/Rev. 1 可加强全世界的公路交通安全，特别强调需要加强国际合作以巩固发展中国家尤其是过境国为提高自己提供公路安全能力所采取的措施。非常重要是赋予卫生组织在联合国有关公路交通安全问题范畴内的协调作用，该组织的工作将得到联合国各区域委员会的支持。

哈萨克斯坦是欧亚大陆的中心。我国公路的总长度超过 10 万公里，其中 13 000 公里具有国际重要性。生活在哈萨克斯坦领土内的大约 1 500 万人使用 140 多万辆汽车。哈萨克斯坦政府优先注意公路安全问题。共和国在交通安全方面的立法几近完成。国家系统的基本规定已经载入我们有关公路交通安全的法律，这项法律涉及到确保公路交通安全的法律准则。该法律确立了制约公路安全问题的法律标准，奠定了公民的生命和健康优先于商业活动的经济需求的原则、以及国家对确保公路安全的安全责任。它还规定了政府和国家机构的权力并确定了参与公路安全管理者的责任，它们的活动与运输和交通组织相关联。

我们自独立以来，还建立并综合了三项有关交通和公路安全的国家方案。我们还成立了两个咨询机构，其工作是拟订这方面的战略建议。我们是《联合国公路交通公约》以及这方面的其他公约的缔约国。

我们尤其要指出，我们掌握交通和交通安全的方式符合国际要求，而哈萨克斯坦的大城镇拥有自动交通控制系统。我们在这方面利用了最新的技术。我国内政部针对国家立法，正处理公路交通安全问题，并实施一项统一的国家政策。

我们在 4 月 7 日举行了传统的世界卫生日的庆祝活动。我们今年将着手解决公路交通事故造成的受伤的问题。哈萨克斯坦完全支持秘书长关于在这一全球行动中展开国际合作和团结一致的呼吁。

冈萨雷斯夫人 (哥斯达黎加) (以西班牙语发言): 我高兴地在这里代表我国就当今世界如此敏感的话题发言。公路经常成为死亡的地点，这是我们大家都有义务纠正的一种现象。哥斯达黎加已表现出其解决公路安全问题的坚定政治承诺。这反映在我们的国家公路安全方案当中，我们通过这方案提出在六个领域采取措施来解决这一问题：基础设施、交通警察、教育系统、司机获得执照的程序、加强立法以及相关信息活动。

在基础设施方面，我们确定了我国忽视公路安全或没有公路安全设施的项目：修建公路时没有在计划中考虑到必要的公路安全标准已成为我们的习惯。哥斯达黎加现在正发生着变化。

第二，在过去两年中，我们已完全改变了交通警察的作用，他们过去只是被动地监督，只是在事故发生后才作出反应。我们目前在确保他们开始进行更为积极的监督。我认为我们的交通警察现在知道他们在事故预防当中应发挥重要作用。

第三，帕切科总统已签署一项政令，将公路安全教育纳入幼稚园到大学的课程之中。

具体到位获得驾驶执照而必须参加的课程问题，我们正在修改理论和实际操作测试。

在信息活动方面，让我强调我国六个月前在国际汽车联合会的支持下发起的安全带活动，我们的座右铭是“为了爱请系安全带”。令我们感到庆幸的是，仅仅六个月的时间我们的立法人员便通过一项法律，规定在哥斯达黎加必须使用安全带。

哥斯达黎加高兴地成为阿曼提出的决议草案 A/58/L.60/Rev.1 的提案国之一，正是因为我们认为草案内容是预防我们公路上继续出现死亡的关键因素。哥斯达黎加认为，所有提出和我刚刚阐述的行动使我们在仅仅一年时间便能够同过去一年相比防止 50 起死亡事故的发生。这样自从两年前开始实施我们的国家公路安全计划以来，我们实现了每 1 000 居民当中死亡人数减少一个分点。我们坚信，值得为这场战斗付出努力；要赢得这场战斗，我们必须使其成为政府和民间社会的当务之急。

张义山先生 (中国): 在纪念今年世界卫生日之际，世界卫生组织和世界银行发表了预防道路交通伤害世界报告。中国代表团愿借此机会对世界卫生组织和世界银行以及参加编写报告的各国专家表示衷心的感谢。我们认为报告提出的改进的建议对各国政府进一步重视道路交通安全问题具有重要的借鉴作用。

当前全球道路安全形势十分严峻。全世界每年死于车祸的人数高达 120 万，伤残高达 5 000 万人，所造成的直接经济损失多达 5 000 多亿美元。据预测，到 2020 年道路交通死亡人数将达到 234 万人。道路交通伤害在人类死亡和疾病原因中将排名第三，远排在艾滋病、结核病、下呼吸道感染等疾病之前。值得指出的是，在所有道路交通伤害的事故中，中等和低收入的国家占了 90%。而且这一趋势还在继续的上升。

事实充分说明，道路交通伤害已成为日益严重的公共卫生问题。如果不采取有效的预防措施，道路交通伤害将会给各国，特别是广大发展中国家带来更加严重的经济和社会后果。

正如预防道路交通伤害世界报告所指出，道路安全问题并不是意外问题。道路交通伤害是可以通过合理分析和采取措施加以预防 and 控制的。要做到这一点，各国政府负有首要的责任，同时也需要产业界、卫生界、教育界、新闻界和非政府组织的共同努力。我们支持联合国大会、各区域经社会与世界卫生组织、世界银行等机构密切合作，继续关注 and 重视这一问题。我们相信只要国际社会共同努力，减少道路伤害的目标就一定能够实现。

中国是一个有着 13 亿人口的发展中国家，在道路交通安全问题上同样面临严峻的形势。2001 年至 2003 年中国道路交通死亡人数均超过了 10 万人，年均受伤人数 50 多万，年均经济损失约 30 亿人民币，约合 3 亿多美元。驾驶员安全意识不强，道路条件和交通环境差，管理水平不高是导致道路交通伤害的重要原因。

中国对道路交通安全工作极为重视。国家主席胡锦涛、国务院总理温家宝曾多次作出重要的指示，要求坚决遏制事故不断发生的势头。同时国务院明确地提出，要在本届政府的任期内实现道路交通伤害事故明显减少，从高发到基本遏制，到逐年下降的目标。

为了实现这一目标，国务院去年建立了以公安部牵头、15 个政府部门参加的道路交通安全部际联席会议制度，以协调和部署道路交通安全的工作。去年十月，人大常委会通过了道路交通安全法，这部法律以保护人身安全为首要目的，在充分考虑道路交通中各种危险因素基础上，将各项预防措施以法律的形式加以规范，特别是对行人这样的弱势道路使用者的安全保障做了明确规定。这部法律将于今年 5 月 1 日实施。我们相信它必将对我国道路交通安全水平的提高，对预防道路交通伤害发挥重要的作用。

基里亚诺夫先生 (俄罗斯联邦) (以俄语发言): 道路交通伤害仍是国际社会面临的最紧迫社会经济问题之一。秘书长题为“全球道路安全危机”的报告和世界卫生组织 (卫生组织) 的报告都充分表明了这

个问题的紧迫性，并提出了促使世界各国参与解决危机的战略。

制订战略的最重要领域之一是国家体制——首先是我们各国政府——在国家财政拨款支持下参与制定和执行国家道路安全方案。很自然、这些方案必须顾及各国政府在处理道路交通伤害方面的经验。

俄罗斯联邦同联合国一样也对 2003 年 5 月 22 日和 11 月 5 日通过的决议所表明的全球道路交通安全危机感到关切。不幸的是，俄罗斯联邦的道路交通安全形势仍非常不利。2003 年，俄罗斯公路上发生了 204 267 次事故，其中 35 600 人死亡，超过 244 000 人受伤。另外，四年来道路交通伤害指数一直在上升。自 2002 年以来，事故次数增加了 10.8%、死亡人数增加了 7%，受伤人数增加了 12.7%。

同过去一样，人为因素特别是野蛮驾驶在交通伤害中起了重要作用。正如各位成员知道的那样，这个问题在欧洲国家应联合国欧洲经济委员会倡议于 4 月 5 日至 11 日纪念第四届道路安全周期间得到了处理，在道路安全周期间还在日内瓦举办了特别研讨会。

司机非法野蛮行为是高事故率的主要原因。在俄罗斯联邦，几乎 80% 的道路交通事故都同司机违反驾驶规则有关。最常见造成事故的违规行为特别是：酒后驾驶、超速和逆行驾驶。我们完全理解这个情况的惨痛性质，认为要解决危机就必须采取全面办法处理交通事故问题，包括改进道路交通安全立法和执行相关国际准则。

俄罗斯联邦目前正致力于改善和加强公然违反交通规则行为的法律问责制度，违反交通规则是造成伤亡的主要原因。我国正在积极设法采取最有效措施，确保最大限度减少事故造成的社会经济损失。我们正在联邦和区域两级拟定若干措施，其中包括组织乘客运输、特别是涉及儿童的乘客运输；防止学校和幼儿园儿童的交通伤害；在城镇运输和交通组织方面改善施工和运营安全以及其他重要步骤。目前正在特别关注确保行人安全所需的基础设施。铭记着这个问

题的重要性，目前正在城镇和发达地区采取若干措施，把行人和车辆交通分隔开。

在改善基本道路交通安全的行动中，俄罗斯联邦联邦会议联邦委员会计划六月份就最大限度改善法律基础，确保我国道路交通安全问题举行初步听证会。这方面取得的积极成果包括对适用道路的法律准则，首先是俄罗斯联邦各项交通规则做了若干修改和增补。这些准则均以相关国际公约和协定，以及联合国欧洲经济委员会、内陆运输委员会及其道路交通安全工作队提出的建议为基础。

我们要指出，通过制定修订 1968 年《道路交通和道路标记与信号维也纳公约》和修订补充该公约 1971 年欧洲协定的重大一揽子修正案，改善国际道路交通安全法律准则的工作达到了一个重要阶段。这项工作道路交通安全工作队在俄罗斯联邦代表团参与下完成的。目前正在为隧道安全制定新的规章和交通信号制度，我们还将采用新的国家示范驾驶考试，大大促进国际交通。我们认为，这些修正案的最重要创新之一是把可接受的血液酒精水平从 0.8mg/ml 降至 0.5mg/ml。俄罗斯联邦不久将向秘书长提交一份审定的一揽子修正案。

最后，我高度赞扬联合国欧洲经济委员会道路交通安全工作组的工作，它可以充分发挥道路全球论坛的作用，并确保本次会议将要通过的决议草案——我们是提案国——将成为解决现代文明的一个全球问题的又一个步骤，这一问题影响到道路交通中人的生命和健康。

穆拉女士（科威特）（以英语发言）：主席先生，我很高兴看到你在这里而不是在路上。

（以阿拉伯语发言）

我国代表团感谢阿曼苏丹国代表团为解决道路安全问题所作的有效和特别的努力，这一全球问题造成了负面的影响，并引起了真正的痛苦。

联合国系统应当协调国际努力，限制道路事故的影响。这完全符合创建本组织的崇高目标。我们希望，

大会将通过阿曼苏丹国外交大臣优素福·本·阿拉维·本·阿卜杜拉先生刚才提出的决议草案。

我国代表团是在大会第五十七届会议上本议程项目提出时了解到该项目。我们听说了有关道路事故负面影响的所有可怕的统计数字，特别是 2000 年在全世界道路事故中死亡的人大约有 126 万。到 2020 年，各种伤亡造成的死亡人数可望增加到 840 万。我们听说，道路事故是全世界第三大死亡原因。

如同我们在海湾合作理事会中的所有兄弟国家一样，我们承受了道路事故的负面影响。在世界卫生日发表的最近的官方统计数字表明，2002 年科威特道路交通事故达到 36 000 起，大约造成 315 人死亡。在 2003 年，道路事故为 45 000 起，造成 372 人死亡，多数是在 21 至 40 岁之间的男子，他们是任何社会中最有生产力的年龄的男子。这种情况要求政府和社会为防止道路事故作出不懈努力。我们必须考虑到科威特人口不超过 100 万的事实。

在区域一级，道路事故是海湾国家的主要死亡原因：由于道路事故，每两天就有一人死亡。科威特及其海湾合作理事会中的兄弟国家非常重视这一问题，其表现就是这些国家定期举行交通官员会议，协调减少道路事故的方法。道路安全周——所谓的交通周——在所有海湾国家同时进行；我们举办交通周讲习班和公共宣传和教育运动，说明安全措施的重要性，并实施减少交通事故的立法，正如我说过，交通事故是我们各国的主要死亡原因。

我们也就这一问题举行了一系列会议和讲习班。我特别提到 1992 年在马斯喀特举行的第一次道路交通安全讲习班和最近在卡塔尔举行的道路事故会议，来自各阶层的 1 600 多位研究人员和专家出席了会议。

我们将继续在国际和区域一级作出努力，建立一个了解和全球关心网络，以减少道路事故对人民生活的影 响，尤其因为这一危机主要是人为的。我们必须找到解决方法和防止造成死亡和残废的事故。

科威特认为，这些统计数字不仅仅是数字。它们应当触动我们在国际一级高度重视这一问题——其重视程度要相当于我们对其他致命现象的重视，如战争、传染病、疟疾、艾滋病和其他疾病。由于道路事故——造成死亡或致残——对贫穷社会和发展中国家，特别是在南亚和东亚，造成的社会和经济后果是非常明显的，我们更应当这样做。统计数字表明，道路事故每年的代价大约是 5 800 亿美元。因此，迫切需要向受影响最严重的发展中国家提供国际援助与合作。

在这方面，我们强调，必须为预防这种事故制定国际计划和方案。这种方案必须考虑到发展中国家的财政状况，以便防止它们成为这些国家的额外的负担。它们也必须考虑到各国不同立法制度之间的差别。

为此目的，科威特欢迎世界卫生组织在这方面的努力，其目的是突出这一问题，并使道路安全成为 2004 年 4 月 7 日世界卫生日的主题。我们也赞扬法国政府和世界卫生组织的共同倡议，于 4 月 7 日在巴黎举行了一次有关道路安全和预防事故的国际会议。我国将研究在会上发表的世界报告中的各项建议。

戈皮纳坦先生（印度）（以英语发言）：我们感谢代理主席和常务副秘书长的介绍发言。我们也赞扬世界卫生组织对本次辩论的贡献，包括《防止道路交通受伤世界报告》。我们赞赏阿曼代表团坚定不移地把本项目列入大会议程并突出它。

我国印度重视解决道路交通安全问题和减少交通事故的不利后果。道路交通和公路部被授予与制定道路安全政策的责任。该部收编道路事故数字和编写年度道路安全计划。正在开展的各项行动包括大众宣传、向非政府组织提供开展道路安全方案和提高认识活动的赠款、全国高速公路事故善后计划、重型机车驾驶员复习训练以及建立示范驾驶学校。宣传方案包括印制日历和在无线电台、电视和其他大众媒体上做广告。每年组织一次道路安全周活动，以提高认识。去年，无组织部门 22 000 名重型机车驾驶员通过非

政府组织和地方机构获得了复习训练。在各个级别建立了各种奖励制度，以表彰对道路安全作出的重大贡献。

秘书长报告(A/58/228)和4月7日公布的世界卫生组织(卫生组织)共同出版的报告非常明确地指出了贫穷和不发达状态与道路安全之间的联系。造成道路事故的一些比较重要的原因包括驾驶员疲劳、车辆设计陈旧和不完全、交叉路口标志不清以及驾驶员训练不足等因素。秘书长报告指出，若干战略和政策促使发达国家大幅度减少了道路猛烈碰撞事件。报告接着非常正确地指出，发展中国家不能简单地、完全机械性地移植或照搬这些战略。

鉴于这种情形，我们认为，必须极力强调加强国际合作，协助发展中国家有效地处理道路安全问题。在这方面，我们赞赏通过世界卫生组织进行的努力。我们还谨指出联合国各区域委员会——特别是亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)——所开展的工作。除若干其他行动外，亚太经社会还建立了一个综合和电脑化的亚太道路事故数据库。建立这个数据库以及开发数据库方便用户的软件是为了向行政人员和决策人员提供一个工具，将本国安全状况与其他国家安全状况进行比较，进行分析，从而改进道路安全。该软件还协助制订适当的战略和现实的目标，协助监测各项国家道路安全行动计划的效力。我们高兴地指出，是印度提议将这项倡议列入亚太经社会运输、通讯、旅游和基础设施发展委员会第一次会议工作方案的。我国正在与亚太经社会合作，在印度开展一个试点项目，制订国家道路事故数据库。这个项目由印度政府资助。

虽然已经开展各种行动，但仍然有进一步加强国际合作的空间。我们认为，这种合作必须超越制订国际文书或使已经在某个地区制订的标准普遍化的活动。我们今天将通过的、而且我国荣幸地加入为提案国的A/58/L.60/Rev.1号决议草案认识到必须支持发展中国家努力建设道路安全领域的的能力，必须为这些

努力提供财政和技术支助，我们对此感到高兴。我们期待着有效地履行这项承诺。

劳哈汉女士(泰国)(以英语发言): 主席先生，首先，我谨与在我前面发言的各位代表一道，感谢你、秘书长和世界卫生组织(卫生组织)总干事与我们讨论你们对全球道路安全问题的想法和愿景。我谨赞赏法国政府、世界卫生组织和世界银行采取行动，于上星期拟定并且出版《预防道路交通伤世界报告》，促进对这个问题的、亟需的认识。我还谨感谢阿曼政府发挥主导作用，将这个问题提交到大会。阿曼常驻代表阁下在制订A/58/L.60/Rev.1号文件所载决议草案的整个过程中作出了艰苦的努力，展现了耐心，提供了指导，我对此表示感谢。

预防道路事故并不是任何一个人的责任，然而，这却是每个人的问题。因此，必须在地方和国际各级进行协调努力，作出共同承诺，这样我们改进道路安全的努力才能获得成功。

卫生组织报告透彻地分析全球道路安全问题，提出了改进道路安全的切实和灵活建议。这些建议与泰国解决道路安全问题的跨部门政策大致吻合。我谨向大会介绍这些政策的实质内容，或许对各会员国的努力具有参考价值。

在许多国家，特别是在发展中国家，机动运输造成的伤亡导致重大的社会和经济损失，现在这一点已经很明显。泰国也不例外。道路事故是泰国三项最大的公共保健问题之一。2002年，泰国机动运输伤亡造成的社会和经济损失占我国国内总产值2.13%。同年，道路事故造成13 000多人死亡，100多万人受伤。数千受害者成为残疾人，失去了生活能力。四分之三的受害者是骑摩托车的人，每小时平均死亡率几乎达2人。我国政府充分认识到这个问题的严重性和影响，将减少道路交通伤害列为国家议程的优先事项。自2002年以来，政府强调亟需制订系统的政策，在各级——地方、市镇、省和国家——解决道路安全问题。政府认识到，市镇、省和国家各级必须首先作出政治承诺，

必须一贯地、严格地执行道路交通法律，促使各项道路安全行动取得预期的结果。

2003年，政府建立了道路安全行动中心，并将该中心作为主导机构，协调我国各部门设计和执行跨部门、综合和系统行动计划的努力，这些行动计划将有效地处理我国的道路安全问题。该中心由一位副总经理领导，具有足够的权威和领导能力，可以拟定一项行动计划，动员资源，鼓励政府各机构、私营组织、非政府组织和民间社会合作。道路安全行动中心已提出若干倡议，以减少事故和改进道路安全：开展“请勿酒后驾车”运动，使驾驶员、骑摩托车的人和其他道路使用者认识到酒后驾车造成的危险；要求骑摩托车的人戴安全头盔并且在白天使用前车灯、让其他司机更容易看见他们；制定系安全带的强制性要求；执行速度限制，改进道路状况和鼓励使用休息区，以确保改进道路安全。

为了配合这些行动，政府制订立法，增加违反交通规则罚款和惩罚。与此同时，制订了一项政策，强调严格和迅速执法。现在，泰国全国的交通警察都配备有血液酒精测量器。现在，骑摩托车的人必须戴安全头盔，汽车乘客被要求随时系安全带。现在，社区志愿人员协助交通警察在主要高速公路、干道和地方道路上随机设立检查站，检查违反规则的人。任何血液酒精浓度超过标准的驾驶员都被立即罚款和拘留，然后被传唤到法院，接受惩罚，做社区服务。骑摩托车的人如果不戴安全头盔就会被当场开罚单。

除对机动车驾驶者严格执行规则和规章之外，政府还研究与道路安全有关的其他问题，努力综合处理这些问题。在财政方面，我国通过建立一个道路安全基金，动员更多的资源，支持各项道路安全行动。在收集数据方面，政府正在将伤害和事故监测系统升级，以收集标准化和可以信赖的事故数据，供今后进行规划时参考。在基础结构方面，政府各机构努力推动规划和设计更安全的道路，减少危险地段以及通过修复黑点和安装更多的交通标志改进道路状况，通过改善设施和服务鼓励更多地使用休息区，从而改进道

路安全。政府正通过教育，向儿童与青少年灌输安全驾车和交通习惯，儿童和青少年最容易发生道路事故。在公关方面，政府正努力提高公众对安全驾车和车辆安全标准重要性的认识，同时鼓励交通行人人友好礼让。最后但同样重要的是，我国私人部门积极参与道路安全宣传工作，如宣传驾车时不使用移动电话，购买摩托车提供免费安全头盔。

泰国道路安全行动中心开始作业至今不到两年，但是已取得的结果令人鼓舞。公众对安全驾车和坐车的认识在提高，具体体现为大城市地区酒后驾车事故减少，骑摩托车不戴头盔受罚人数下降。

为了支持国际行动，政府指定2004年全国道路安全年，配合世界卫生组织全球道路安全运动。鉴于道路继续是人民之间的经济和社会纽带，泰国将继续大力提高泰国道路安全。我们也高兴向有兴趣的国家介绍我国的道路安全措施及其结果。

正如秘书长和卫生组织总干事明确指出，通过所有有关部门密切协调与协作，道路事故是可以预防的。因此，我国代表团鼓励所有会员国尽最大努力评估和解决本国道路安全问题，以秘书长和卫生组织报告的建议为基本指导。我国代表团还呼吁在道路安全问题上经验丰富的国家同其他国家分享他们的最佳做法与知识，加强其他国家的努力。

与此同时，我国代表团敦促联合国系统，包括卫生组织和其他有关国际组织，加强对需要协助的会员国的支助，帮助各国贯彻道路安全措施。我国代表团强烈认为，只要所有会员国和整个国际社会有决心，我们就能共同努力使我们的道路更加安全，让道路交通最大限度地为所有各国和人民造福。

阿布勒·盖特先生（埃及）（以阿拉伯语发言）：埃及代表团感谢阿曼外交部长和阿曼代表团积极动员国际支持解决全球道路安全危机。埃及是今天上午大会审议的决议草案A/58/L.60/Rev.1的一个提案国，因为我们认识到越来越需要全盘解决提高全球道路安全问题，防止交通事故伤亡。尤其是，交通伤亡

削弱世界各国的人与生产潜力，尤其是发展中国家，发展中国家迫切需要利用一切经济和人力资源，应付发展的挑战。

埃及同世界其他国家一样蒙受交通悲剧的痛苦与损失。同其他国家一样，埃及遭受人和经济损失，失去可为发展作贡献的公民。而且，道路事故医疗费用庞大，消耗我国生产能力。

多年来，埃及始终在发展和执行政策，解决道路安全危机。大多数政府机构参与执行这些政策，民间社会也通过国内各种组织发动提高认识运动，支持和协助受害者及其家属，发挥关键性作用。

大会面前的决议草案提出了建立和加强国际合作解决道路安全危机的明确设想。在此，埃及欢迎决议草案请世界卫生组织（卫生组织）与联合国各区域委员会密切合作，在联合国系统内协调道路安全问题，借鉴各区域的经验专长。

与卫生组织联合发表的《预防道路交通受伤世界报告》提供的资料和数据进一步说明了全球危机的严重性；报告强调，迫切需要国际协调努力，解决全球道路安全危机。绝不能继续由卫生组织和各区域经济委员会专管这些任务，所有各有关区域和国际机构与组织都有责任参加。私人部门也应发挥重要作用。

埃及呼吁秘书处在秘书长递交大会第六十届会议的报告中概述在哪些领域可向发展中国家提供支助。我前面提到，这些国家解决道路危机问题有困难。我们希望这样做能有助于进一步实现千年发展目标。

乔杜里先生（孟加拉国）（以英语发言）：就在我们今天发言的时间内，又有 3 000 人因道路交通事故死亡，另 10 万人受伤。这些数字惊人，几乎相当于全球冲突、艾滋病毒/艾滋病、杀伤人员地雷和其他主要全球公共健康问题造成的伤亡人数。

道路交通事故通常不为新闻媒体注意，但它们对社会的影响非常严重。道路交通事故受伤 90% 发生、并将继续发生在发展中国家。受伤的往往是年轻力壮的青年，给家庭和经济带来影响和损失。更惊人的是，

目前趋势如果继续下去，今后 15 年此类伤亡人数将增加 65%，可能使道路事故成为全球少数几个最严重公共安全问题之一。道路交通伤亡方面可靠、准确数据的缺乏使得更加难以评估人和社会经济方面的实际损失程度。

令人鼓舞的是，如果能够共同有效地处理这些悲惨损失的根源，那么它们大部分是可以防止的。目前需要做的是立即在国家和国际各级开展提高对全球道路安全问题严重性的认识的群众运动。最好的办法是在所有利益有关者，包括政府、全球和区域组织、民间社会、私营部门和国际捐助者之间建立真正的伙伴关系，以便能够共同对付这个挑战。

孟加拉国作为一个正处于重大社会变革时期的人口稠密的发展中国家，长期以来一直将道路安全问题作为重要的国家公共安全问题之一。每年道路交通事故造成的高伤亡率给我们带来了无法承受的人类痛苦以及宝贵生命和资源无法弥补的损失。自 1989 年以来，一个称作“我们要求安全道路”的强有力而稳步发展的民间社会运动大大提高了公众的认识，并争取到他们对我国道路安全运动的支持。该民间社会运动的口号是“公路必须是安全的，不能是死亡陷阱”。政府正在尽力主导和推动全国公路安全政策和方案。

孟加拉国把联合国日之前的 10 月 22 日作为“全国安全道路日”来庆祝。我们在那一天重申我们全国决心尽可能使所有生命免遭公路事故的悲惨后果，并举行全国范围的提高认识活动。其中包括征集献血，组织讨论会和集会，发行面向公民的出版物，鼓励他们更积极地履行个人公民责任，遵守道路安全措施。尽管我们资源和体制能力有限，我们计划通过政府和民间组织、民间社会和私营部门伙伴关系，使这一社会运动的区域和全球各级展开。我们力求争取朋友和全球机构在这项努力中提供支持。

孟加拉国正是本着这一主动精神，与其他国家一道成为关于全球道路安全危机的决议草案 A/58/L.60/Rev.1 的提案国。我们表示深切赞赏阿曼

常驻代表和代表团在谈判拟定这一协商一致案文方面作了不懈努力，此案文得到了方方面面的支持。我们还应高度赞扬世界卫生组织和世界银行采取积极的体制办法，处理全球道路安全危机，包括推出第一份《世界道路交通伤亡报告》以及在今年以“道路安全”为主题，纪念世界卫生日。这是再恰当不过了。

现在是就报告中的重要建议采取行动的时候了，尤其是要采取系统办法处理有效提高道路安全的五个重要领域。尽量减少危险和尽可能提高安全是关键所在。尽管各国有了坚定的决心，而且妥善组织了全国性的提高认识社会运动，防止我们的道路成为死亡陷阱，但是必须提供财政和技术援助来落实这些道路安全能力。孟加拉国还十分重视通过利用联合国各区域委员会、新闻部和世界卫生组织来传播和管理知识，在会员国中以及在联合国系统内分享有关道路安全的最佳做法。作为经济及社会理事会的成员和新闻委员会的主席，我们将为实现这些目标而尽力。新闻媒体、民间社会和私营部门的介入至关重要，因为光靠政府是做不了很多事情的。

最后，但并非最不重要的一点是，孟加拉国呼吁所有会员国和秘书处考虑由联合国宣布一个国际日，作为全球公路安全日，届时世界各国的人民可以开展纪念活动。我们强烈认为，这一国际日将普遍提高各行动者和部门对其所需参与程度的认识。在这方面，我们建议将 10 月 22 日定为这一国际日。

让我们现在一道协调而持久地采取行动，制定公共卫生和发展战略，尽可能减少道路事故祸患。我们应确保这些战略相互补充，使我们更接近于实现千年发展目标。

汉内松先生（冰岛）（**以英语发言**）：尽管道路交通安全问题首先应该在国家和区域各级加以处理，但它显然还应该在国际一级，最好是在联合国系统内加以处理。因此，首先，我要表示冰岛继续支持阿曼提出的值得赞扬的倡议，并感谢阿曼代表团提请我们注意这个重要议题。

冰岛政府最近公布了直到 2012 年的交通安全计划。其主要目的在于使冰岛成为道路交通安全的模范社会，使公众更加认识到：一次事故就已太多。我们已经使死亡和其他严重事故减少，但是我们的目标是在下一个八年期将此类事故再减少 40%。从 1980 年至 1989 年，死亡率为每 10 万居民 10.3%，但从 1990 年至 2000 年，死亡率已经降到 7.8。

新交通安全计划的重点将是更安全的速度；使用安全装置，例如座位安全带和儿童安全椅；通过改进教育和测试来培养更安全的驾车人；防止在受酒精、药品或疲劳影响的情况下驾驶；改进道路安全及其环境状况；加强警察巡逻以及提高司法系统在处理违反交通法行为方面的效力。

冰岛在 4 月 7 日世界卫生日所公布的一份研究报告中指出，汽车和道路固然已更为安全，但道路交通安全所面临的三大危险却是超速、酒后驾驶和不使用安全带。所有这些危险完全属于有关个人的责任，但也是他们所能控制的。

据认为，如果冰岛的所有驾车人都能遵守时速限制，那么死亡事故将减少 35% 至 40%。此外已确认的一点是，从 1998 年至 2000 年，冰岛死于交通事故的人中有 46% 没有使用安全带。如果使用了安全带，那么其中许多人本可以免于死亡。在受酒精影响情况下驾车仍然是一个问题，但是这方面是以预防为主。调查显示，目前已经取得了一定的进展。

在冰岛，有关所有各方之间的良好合作对于成功改善道路交通安全至关重要。这些年来我们发起了许多运动，使公众能够参与并提高认识。在世界卫生日所发表的研究报告是由一个来自社会所有阶层的代表组成的委员会编写的，其中包括政府、各城市、非政府组织和私营部门。研究报告确定，违反交通法的情况占我国登记的所有违规行为的 72%，从人财两方面讲，都给社会造成了巨大代价。

正是这些对我们社会造成的消极后果，值得我们大家也在全球一级处理这一问题。近几年来，对交通

安全的研究有所增加，并且希望最后为全世界交通安全增加更多的知识。就我们而言，我们随时准备同其他国家分享我们的经验。

萨武亚先生（斐济）（**以英语发言**）：我国代表团感谢秘书长提交了关于全球公路安全危机的报告（A/58/228）。该报告极好地概述了在全球影响个人与社区生活的人道主义危机。

我们还要感谢世界卫生组织（卫生组织）总干事李钟郁先生就公路安全主题——2004年4月7日世界健康日纪念活动的一部分——做了发言。我国代表团还要非常感谢世界卫生组织将公路安全主题纳入2004年4月7日世界健康日。这清楚地表明，公路安全不仅是一个政治和社会关切问题，而且更重要的也是一个健康与安全问题。我还要表示，我们赞赏阿曼常驻代表带头倡导和微调关于全球公路安全的决议草案（A/58/L.60/Rev.1）。我相信，该草案将提供一个共同纲领，以说服全体会员国减少公路事故数目。

根据世界银行发起的方案、即全球公路安全伙伴关系公布的统计数字，每年大约有120万人死于公路事故；其中大多发生在发展中国家。发展中国家所占的死亡率份额为惊人的86%，而发展中国家仅占世界机动车辆的40%。这造成每年600多亿美元的财政负担——这一数字超过全年向发展中国家提供的官方发展援助。这还给医疗机构增加了严重压力，并且占用亟需的资金，而这些资金本可以更加富有成效地用在发展进程的其他方面。

世界卫生组织最近在联合国会员国中进行的调查显示，公路事故是造成5岁至29岁人死亡的第二大原因，并且是30岁至44岁人死亡的第三大原因。而后一年龄组的人为国民经济积极贡献，此类人死亡给其家庭造成收入损失，并且给国家劳务市场造成技能和劳务损失。卫生组织的报告预测，如果不立即采取预防性措施，到2020年年底，中、低收入国家的交通死亡人数将增加80%。

由于交通安全是一个全球问题，该决议草案将要求我们进行集体努力建立机制，以制订战略协助减少公路事故。必须指出，如果有充分的资源并采取适当的措施，大部分事故和受伤是可以预防的。尽管首要职责在于会员国，但更加需要加强会员国之间以及会员国同联合国系统之间的伙伴关系，以分享知识和最佳做法，并且最大限度地利用有限的资源。在这一方面，区域协作与合作也必须得到加强，以便在各地协助发展中国家。

请允许我列举我国的一些国家战略。有迹象表明，在1995-2002年期间，公路事故减少了25%，而有驾照的机动车辆数字在同时期增加了31%。这一情况的特点是，同2001年相比，2002年各类公路事故减少了10%。同2001年相比，公路交通事故造成的伤亡增加了10%，其中34%为行人。总伤亡人数的47%和总死亡人数的52%为20岁至40岁年龄段的人。尽管死亡人数减少了6%，但住院重病例却增加了30%。星期五和星期六发生的事故数字最高。

儿童也不例外。他们更容易遭受公路事故的伤害。在斐济，15岁和15岁以下儿童在2002年占总伤亡人数的16%和总死亡人数的19%。

事故统计数字减少的趋势反映了斐济国家公路安全理事会为减少事故数字所作的努力。这些努力包括在全国预先发动提高认识的运动，以促进所有公路使用者、特别是儿童的公路安全。教育公路使用者一直是理事会在农村和城市地区的一特点。理事会的工作所获得的成功是在政府和私营部门之间建立了友好的关系和伙伴关系。

斐济将继续优先重视公路安全。这是一个值得投入资金、时间和资源的问题。我国愿意在太平洋岛屿国中参加这方面的区域倡议。

最后，我们的人力资源太宝贵了，不能浪费。我们的全球责任必须是营造一个有利的环境，以确保保护人命仍将是我们的头等大事。

小泽先生（日本）（以英语发言）：交通伤亡是所有国家的严重问题。由于世界卫生组织刚刚于上星期三发表了关于《预防公路交通受伤的世界报告》，这是我们在大会审议公路安全问题，并且审议联合国能够在会员国中促进交通安全方面发挥的作用的良机。

为了行之有效，关于公路安全的行动必须反映每个国家不同的交通规则、规章以及做法。国家政府通常最了解这些问题，因此，国家政府应该承担首要责任，同省、市政府密切合作，预防公路受伤。

联合国能够协助会员国的这些努力，其方法是促进和推动会员国之间的合作，尤其是通过促进交流有关最佳做法的信息。我们每个人都能够学习他人经验，无论是成功的事例还是错误。按照其性质，所交换的信息是相当技术性的。今天，各区域经济委员会拥有有关此类事项的专门知识。因此，加强交换信息的努力应该利用他们的专门知识，并且应该避免重复各区域经济委员会已经开展的工作。日本认为，当世界卫生组织发挥其作为公路安全活动的协调员的作用时，应遵循这项原则。

我要提及日本的一些经验。我国交通死亡人数1970年达到顶点，有16 765个受害者。为了满足这一巨大的社会问题采取适当措施的紧迫需要，同年颁布了《公路安全基本法》，并且自那时以来执行了五年计划。2002年，死亡人数降到8 326人，约为1970年的一半。此外，日本正改进机动车辆的安全标准，考虑到技术条例的国际和谐问题，并促进发展和更广泛地使用利用信息技术的先进安全车辆。

从1996年到2003年，国家当局执行了紧急措施以减少交通受伤情况，注意力集中在事故高发生地点。第一步是利用国家警察局和土地、基础设施和交通运输部分别编制的有关事故和交通的数据，查明了3 196处这种地点。公路管理当局和公共安全委员会随后进行了联合抽样调查并对这些事故的原因进行了详细分析，而且执行了综合和系统的措施，例如改进十字路口和交通信号。这些措施的效果是把这些地点的交通受伤情况减少了30%。

后一种经验使我们得到了很多教训。首先，政府各有关机构的协作办法是不可缺少的。其次，准确的数据是任何有效的行动计划的先决条件。第三，必须评估每次行动从而会产生一种持续的改进政策的进程。

尽管公路安全的主要责任应由各国政府承担，然而发展中国家确实在解决这一问题时常常能力有限。日本意识到这一问题，争取帮助那些具有政治意愿但缺乏足够的资源的国家按照自己的决心行动。例如，日本政府于2001年向尼泊尔捐款约900万美元，以改善加德满都的10个十字路口的状况。该项目包括铺路、树立栅栏以防止行人跨越公路、以及为驾驶者和行人装设交通信号。此外，还通过准备公路安全海报和交通规则教科书并通过各种教育和培训方案而处理人们针对公路安全的行为方面。

在推动公路安全方面有能够发挥作用的各种行动者。我们需要记住每个行动者的责任。联合国也是一个行动者，但我们应考虑它能够而且将提供什么样的实际附加价值。我认为在有关各方的共同努力下，我们能够以高效和有效的方式应付公路安全的巨大挑战。

多思先生（澳大利亚）（以英语发言）：我今天荣幸地在大会发言，尤其要表示我很高兴有机会就重要的全球公路安全议题发言。我的发言将很简单，因为我知道我们争取在午餐前让一些发言者发言完。澳大利亚的这几点看法是斐济常驻代表早些时候代表太平洋岛屿论坛集团所作的发言之外的看法，我们对他的发言完全赞同。

我们认为公路安全问题极为重要，并把它置于我们国内政治议程的高度优先位置。我们改进公路安全的努力包括广泛的措施，例如要求机动车辆制造商达到最起码的安全标准、投资于改进公路的质量和和安全、通过加强巡查而准确处理已知的与机动车辆有关的危险因素、通过提高对危险因素的公众意识而改善驾驶者的行为、以及展开各种方案帮助年轻和新的驾驶者成为更好的驾驶者。

澳大利亚高兴地报告，我们旨在改进公路安全的措施非常成功。1970年，澳大利亚所记录的公路交通死亡人数是每10万人中有30.4人，到2003年，这一数字下降了73%，为每10万人中有8.2人。

澳大利亚认为，公路死亡率可进一步降低。为此，澳大利亚政府以及澳大利亚各州和各领土政府采取了一项以行动计划为支柱的国家公路安全战略，它旨在把每10万人中的公路死亡率再降低40%，即从1990年的9.3%降低为截至2010年不超过5.6%。实现这一目标将意味着在至2010年的十年中挽救大约3600条生命。这是一个艰难的目标，但我国对这一目标作出了承诺。

鉴于我们都赞同的这种为改进公路安全作更多努力的承诺，澳大利亚欢迎阿曼的倡议，特别是我们的同事、阿曼大使的工作以及他在提请本组织注意公路安全问题中的积极作用。显然各国的行动可能仍然是改善公路安全努力的基石，然而毫无疑问，我们都能够通过分享在该领域中的经验、交换有关最佳方法的信息以及互相学习对方的成功而受益。

该决议草案邀请世界卫生组织同各区委员会合作，担任有关该问题的协调机构的角色，它所实现的目标是促进我所看到的那种信息交流。因此，我们非常高兴成为该决议草案的共同提案国。

加列戈斯·奇里沃加（厄瓜多尔）（**以西班牙语发言**）：厄瓜多尔代表团首先赞扬阿曼苏丹国常驻代表团把一个像全球公路安全危机这种对当代社会如此重要的问题列入大会议程。此外，我们想重申厄瓜多尔政府愿意同联合国目前旨在通过我们可以称为国际社会的“公路交通文化”而大幅度减少事故和生命损失的努力合作。

正如秘书长的报告所正确地指出的那样，由交通事故造成的伤亡导致全球公共卫生部门的危机。因此，必须采取紧迫措施处理这一规模巨大的问题，该问题在2000年造成近120万人的死亡。这促使我们阐明厄瓜多尔政府的坚定决心，即继续致力于不仅改

进公路，而且还确保恰当的符号和有效的监测制度，这将使我们能够向在车辆相撞中受伤者及时提供帮助并持续更新公路交通教育系统。

厄瓜多尔是大会面前的决议草案的一个提案国，我们相信它将获得一致通过。我们绝对相信，只有每个国家的公民与有关当局之间的合作，才能减少交通事故发生率并在今后大幅度降低由此造成的死亡率。同时，在公路交通问题上的国际合作是更有效地应付这一艰难挑战的一个重要因素，因为交流信息和改进所采用的技术的知识，将使我们丰富每个国家的国家数据库。这将帮助这些国家查明解决交通事故中令人遗憾的附带效果的更佳方法。

这些伤害增加了残障人口，影响到他们本人及家人的生活，并给国家和国际的保健系统带来严重负担，不仅仅是因为这给专业人员提出更大的要求，而且因为对各国政府为预防和治疗人类健康问题所分配的微薄预算带来突出影响。

尽管如此，仍然感到满意地指出，在厄瓜多尔已经存在一种我在发言开始时提到的道路交通文化，这种文化在中小学内便开始培育，中小学生在教室接受有关交通法律的常识，以及有关在发生车辆碰撞时他们应采取的适当个人行为和急救措施。几年前不常见的现象现在司空见惯，例如在厄瓜多尔的高速公路和城市街道拯救了无数生命的安全带的使用以及大众已经相信防止交通事故的最佳途径是了解和遵守交通管理规则和负起个人责任：只有当身心俱建的情况下才驾驶车辆。

厄瓜多尔代表团愿明确指出，我们对于这一重要项目依然列入联合国议程感到满意。这保证了协调的国际关注，因为这一论坛是通过在技术和法律领域的谅解与合作寻求解决道路交通问题的最适当和有保障的办法，因为通常那些导致产生事故的人们是不会接受他们缺乏技术或能力而造成的责任。因此需要协调国家立法，使犯案人员不仅在发生事故的本国，而且在他们所逃往的国家受到审判，以便预防他们在导致死亡或身体伤残的情况下不受惩罚。

拉格纳尔先生 (瑞士) (以法语发言): 我们今天在这里高兴地重申, 我们决心共同努力解决当今社会这一灾祸, 即公路交通事故。我们赞扬秘书长和阿曼政府驻联合国代表, 他们采取行动使解决公路安全问题的事业得到最高级别的重视。我们还欢迎世界卫生组织和世界银行为纪念世界卫生日联合发表了关于公路交通伤害预防的出色报告, 世界卫生日在其历史上第一次用于研讨公路安全问题。世界卫生组织采取正确行动, 公开明确宣布公路事故不是不可避免的。

我们还赞扬欧洲经济委员会所作的努力, 该委员会宣布 4 月 5 至 11 日为公路安全周, 研讨野蛮驾驶行为的主题。在公路安全周整个期间, 全体欧洲经济委员会成员同时在“尊重是安全”的口号下开展活动, 当然是尊重交通规则, 但同时更要尊重他人和生命。

瑞士也同样存在着道路安全问题, 并为自己制定出到 2010 年使其交通事故受伤害人的数字减半的目标, 我们同欧洲联盟在这方面享有同样的目标, 打算赞同欧盟的做法。为了实现所设定的目标, 无论这种目标性质如何, 仅仅是实行短期具体措施是不够的。实施措施需要列入更广泛的范围, 除了技术方面的问题之外, 还要求有很坚定的政治意愿。所有有关各方均应参加这一政策的策划、制定和实施。

我们还需要采取全面和一致的方针, 确保社会和经济将交通安全和行动视为同等重要; 确保公路使用者的行为是负责任和尊重他人的; 确保车辆技术上是安全的; 确保以保证使用人安全的方式来设计、维修和使用基础设施; 以及最后还要确保按照最高标准来及时救护受害人员。除其他措施外, 还可以通过培训、教育、监测和有效制裁政策、鼓励措施和其他许多措施来实现上述目标。然而, 也可以通过在国际一级的合作与协调来实现上述目标, 以期开展特别是在联合国系统范围内所积累的知识基础之上, 或许通过有关交通规则和道路标记的世界范围的公约的手段来开展经验交流活动。

瑞士完全赞同世界卫生组织按照决议草案 A/58/L. 60/Rev. 1 条款的规定在联合国系统内作为交

通安全问题的协调员身份。我们愿看到世界卫生组织和欧洲经济委员会之间建立密切的协调与合作, 这两个组织在此领域内享有丰富的经验。毫无疑问, 这两个组织均在日内瓦设立其总部这一事实将有利其在此领域内的协调。

今天我们正朝着正确方向采取重要步骤, 但我们不要忘记, 事故预防是一项长期任务, 只有经过时间才能取得成果。因此我们应该进一步加强努力来实现我们的目标。瑞士准备这样做。

拉斯坦先生 (马来西亚) (以英语发言): 马来西亚愿再次感谢和赞赏阿曼苏丹政府, 特别是希奈大使在开展有关全球交通安全危机问题的认真讨论所发挥的极其积极和建设性的作用。我们认为今天的全体会议是去年 10 月大会讨论的重要后续行动, 上次会议导致通过了第 58/9 号决议, 并导致各国政府、组织和个人为推动新的和协调的努力来解决交通安全事故问题和处理其所造成的影响和冲击正在开展积极的工作。

我们祝贺世界卫生组织将今年世界卫生日的主题定为公路安全, 这样使得全世界都关注这一日益严重的全球威胁。我们还祝贺世界卫生组织和世界银行在拟定关于交通安全伤害预防的世界报导方面所付出的出色努力, 该报告于 2004 年 4 月 7 日在巴黎的世界卫生组织发表。我们赞扬这两个组织以及为拟定这份报告作出付出 100 多名专家, 使得人们非常全面的关注这一问题的各方面并在报告中提出有价值的建议。报告当然清醒地提醒大家, “公路交通伤害是一项重大而又受到忽略的公共卫生挑战, 要求为有效和持久预防作出协调努力”。

目前道路交通事故造成的伤亡人数和预测都令人感到震惊。报告指出, 除非对预防工作做出新的承诺, 否则这些数字预计今后 20 年将增加大约 65%。同样, 经济代价极为高昂, 社会代价也无法计算, 受害者及其家属遭受的创伤尤为如此。

情况显然表明，发展中国家的道路交通伤亡数字很高，它们能力有限，无法采取必要措施，在其边界内加强道路安全。当然，这些国家的政府和社会都承诺或致力于提高认识。毫无疑问，目前迫切需要加强国际合作，以便提供支持和援助，使发展中国家能够改善处理这个问题的能力。应该鼓励在这些国家中并在全球基础上建立包罗有关各方的伙伴关系。

马来西亚政府认真关注道路交通伤亡问题。正如世界预防道路交通伤害问题的报告表明的那样，马来西亚正在认真努力改善道路安全和减少死亡人数。马来西亚作为一个快速发展的国家，车辆拥有量大幅增加，从 1996 年的 770 万辆车增加到 2003 年的 1 280 万辆车，平均每年增长 8%。因此道路事故数目也有所增加，从 1996 年的 189 109 例增加到 2003 年的 298 651 例。同时，道路事故造成的死亡人数却略有减少，从 1996 年的 6 304 例减至 2003 年的 6 282 例。然而，每千辆车的死亡人数已从 1996 年的 8.2 例减少到 2003 年的 4.9 例。正如世界报告表明的那样，马来西亚国家道路安全委员会制定了一项目标，争取到 2010 年把死亡率减少到万分之三以下。

道路交通事故造成的死亡人数大幅减少要归功于马来西亚政府长期坚持致力于处理马来西亚人民道路安全问题。自 1997 年以来开展了全国范围的道路交通安全运动和宣传方案，其基本理念为四个 E：即执行（Enforcement）、工程（Engineering）、教育（Education）和应急服务（Emergency Services）。我们认为，如果各有关政府机构、私营部门、民间社会和全体公民都以综合方式执行这四个 E，把道路交通事故死亡率减少 30% 的目标就可以实现。

马来西亚道路工程协会也承诺根据国家现代交通要求全面审查马来西亚道路和高速道路标准。骑摩托车者、骑自行车者和行人、特别是在校儿童等脆弱道路使用者的特别需要得到了认真考虑。执行摩托车专用道政策和打开日行灯减少了骑摩托车者的死亡人数。在城区学校附近的主要道路和通道上建造行人桥和通道，以及部署学校交通管理员，也使涉及在校

儿童的交通事故数目有所减少。交通部采纳了一项“零坑洞”政策。路面都得到维护并以多孔沥青表材重铺，以防止路面形成水坑，并保证改善道路使用者的乘车舒适度。这种办法确实减少了马来西亚的道路交通事故。

我们充分认识到世界报告第 22 页引述的结论：

“在全球范围内，道路交通伤害是青年驾驶者或两轮摩托车乘车人死亡的主要原因”。

青少年的死亡率特别高。马来西亚通过把法定驾驶年龄从 16 岁提高 18 岁，大大减少了摩托车撞车率。为了防止儿童伤亡，马来西亚还鼓励国内研发适宜儿童的头盔。

马来西亚已经并仍在区域和国际两级积极参与制定道路基础设施发展和可持续性战略，并采取减少道路交通事故数目和由此造成的死亡人数。在这些努力同时，马来西亚还参加了世界银行、世界道路协会、东南亚国家联盟（东盟）陆运和安全委员会、东盟道路运输和道路安全问题工作小组、以及亚洲和澳大利亚道路工程协会主持的全球道路安全伙伴关系。

造成死亡、受伤和残疾的道路交通事故令我们感到严重关切。没有什么人不受其后果的影响。在这方面，各国政府、联合国及其有关机构、其他国际组织和区域组织、民间社会和个人都可在促进各种国际和区域努力，处理和缓解这个问题方面发挥重要作用。马来西亚再次高兴地支持大会目前做出努力，并成为我们面前这项决议草案的共同提案国之一。

琼马伊先生（沙特阿拉伯）（以阿拉伯语发言）：

关于决议草案 A/58/L. 60/ Rev. 1，我要首先感谢阿曼政府在向全世界宣传道路交通严重影响方面发挥其作用。我还愿感谢世界卫生组织（卫生组织）和世界银行在发表今天摆在我面前的这份《世界防止道路交通伤害报告》方面做出各项努力。

认真阅读这份报告揭示了道路事故造成的人类灾难所具有的种种层面。全世界各国政府和非政府组

织都日趋认识到这种现象的严重性，但这不过是在正确道路上迈出的第一步。令我们感到放心的一个欣慰事实是，我们正在学会如何处理这个问题。

同治疗费用十分高昂的——艾滋病毒/艾滋病和疟疾等更难以处理的其他祸害相反，今天摆在我们面前的这个问题只不过是要社会各级加以防范。正如有人在阿曼举行的会议筹备工作研讨会上指出的那样，

“要解决这个问题就必须有确保集体负责的政治意愿，制止酒后驾车和强制使用安全带”。

沙特阿拉伯是一个拥有按最现代道路安全标准和时速标准规划的道路网的国家之一。我们采取了若干措施，其中最重要措施包括强制驾驶员和乘客带安全带以及车辆的系统检查和保险。视听媒介和新闻界也在努力提高人们的认识，使其了解超速驾驶、特别是在法定假日前超速驾驶的危险性及其给国民经济造成的代价。另外还建造了休息区，使旅行者得以途中小歇。而且，为提高年轻人的认识而定期举行研讨会，他们是最脆弱的群体。所有这些活动的目的是执行 2000 年高级计划，以及在 2015 年以前把道路事故的死亡人数减少 30%。

我们现在有了《防止道路交通受伤世界报告》。它总结了我们的活动，规定了仍然有待进行的工作。报告还包含建议和政策，我们认为，它们是减少交通伤害影响的良好的指导方针。

代理主席（以英语发言）：根据 1994 年 10 月 19 日大会第 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。

米尔顿先生（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：红十字会与红新月会国际联合会（红十字与红新月联合会）欢迎大会对全球道路安全问题的关心。今年，道路交通伤害大概将造成 125 万人死亡，道路交通伤害是全世界 15 至 44 岁之间人的主要死亡原因。这一人道主义灾难在很大程度上是可以避免的。

估计世界范围的代价是惊人的 5 180 亿美元，对许多国家来说，占国内总产值的 2 至 3%。在转型国家和发展中国家，道路死亡和受伤的代价估计为向这些国家提供的所有发展援助的两倍：这确实是令人沮丧的统计数字。

红十字与红新月联合会 1998 年《世界灾难报告》包含了题为“数以百万计的更多的人必须死于交通事故？”的一个章节。该章的主要信息就是，每个人都可为解决这场灾难发挥作用。就像我们的国家红十字会和红新月会同传染病作斗争一样，它们每天参与预防活动和在发生道路交通伤亡时提供急救和其他支助。作为红十字和红新月运动对这一问题的对策的一部分，25 个欧洲红十字会坐到一起，在欧洲委员会的支持下，在 2004 年发起了一场欧洲道路安全运动。它以“你只有一条生命，请多保重”的口号把儿童作为目标。

在几乎所有国家里，国家红十字会或红新月会高度优先重视增加道路安全的工作。例如，在老挝，道路事故造成的非常高的死亡率及其对年轻人的沉重影响导致红十字会发起了一个针对年轻人的特别培训方案，以便他们能够开始就道路安全、交通规则、基本急救和一般指导进行同侪教育。

同样，约旦红新月会受到了道路事故的人类和经济代价的触动。约旦行动计划了红新月会所称的巨大的动员运动，旨在增加了解和改变态度。该方案是红新月会 2004 年主要优先事项之一，该运动将于 5 月 4 日开始，以便同世界红十字会和红新月会日联系起来，国王陛下发出了一封特别支持信。

值得一提的另一项方案就是 2003 年世界急救日在乌干达进行的模拟救援演习。在那一天，红十字会同警察、消防队和主要城市医院合作，并在贝壳石油公司的支助下，执行了一项方案，以测验和改善备灾技术并确保在发生重大紧急情况时提供必要的医疗支助。

国际联合会提到这些例子是为了表明，在许多国家里，在各级水平上同政府的对话正在有效和顺利进行。

为了取得成功，地方一级的伙伴关系需要得到多边支持。但是，全球一级的伙伴关系也是必要的。我们对国际联合会在世界各地同其成员国家的红十字和红新月会、同瑞典、荷兰、联合王国，以及非常重要，同世界银行、世界卫生组织和私人伙伴发展的伙伴关系感到特别满意。其结果就是在日内瓦国际联合会秘书处设立的全球道路安全伙伴关系。全球道路安全伙伴关系是一个旨在改善转型和发展中国家道路安全的积极的全球伙伴关系。它在企业、公民社会和政府之间建立地方伙伴关系，以促进交流信息和经验、提出政策和行动，并提倡旨在有效和可持续减少道路死亡和伤害的项目。传播收集的知识和专长也使该方案为世界各国政府和公民社会的组织服务。道路死亡和伤害是一个社会和公共健康问题，社会各部门必须参与解决，不管是政府、企业或是公民社会，我们必须一道努力。

我们坚决支持世界卫生组织和世界银行上周发表的《世界报告》所载的建议。我们也坚决支持有关指定一个协调机构的呼吁，以促进和协调在联合国和多边机构内部的这些活动。红十字与红新月会和全球道路安全伙伴关系准备同这样一个协调机构合作。我们也祝贺世界卫生组织决定把道路安全作为今年世界卫生日的主题。我们认为，只有通过这种积极推动我们才能有效传播我们的信息。

我们将继续把这些问题作为非常重要的优先事项。我们期待着同有关各方一道寻找有效方法，解决全球道路安全危机造成的生命和资源的巨大损失。

代理主席（以英语发言）：根据 2003 年 11 月 5 日第 58/9 号决议，我现在请联合国儿童基金会执行主任发言。

贝拉米女士（儿童基金会）（以英语发言）：联合国儿童基金会（儿童基金会）很高兴看到大会决定在纪念世界卫生日的同时举行本次重要会议。这突出了

一个结论，即道路交通伤害日益增加的数量实际上是一个具有深远影响的公共健康危机——它可能损害《千年发展目标》以及两年前大会划时代的儿童问题特别会议通过的《行动计划》（S-27/2 号决议，附件）所反映的儿童权利议程。

上周发表的世界卫生组织—世界银行的研究表明，到 2020 年，交通事故很快就会成为全球死亡和残废的第三主要原因。但是，在这相当暗淡的情况中有一线希望：交通伤害既可预防又可治疗。

解决方法包含一系列可以涉及整个联合国系统的活动。其中包括改进道路基础设施、研制更加安全的车辆、更严格执行法律、扩大健康和医院服务、城市和环境规划，以及提高公众认识和宣传方案等措施。专家们将这种综合措施称作三“E”：教育（education）、工程设计（engineering）和执法（enforcement）。儿童基金会的作用是在最前面，也就是从教育做起。对儿童基金会而言，推动道路安全和预防儿童伤害与我们开展的从儿童发展到少年支助各国家合作方案是自然吻合的。

例如，在越南，预防儿童伤害活动已经纳入现有的国家方案，该方案包括制订关于儿童安全和宣传问题的教育课程，促进大众媒体进行努力，提高关于道路交通安全重要性的认识。儿童基金会得到广泛使用的“生命知识”手册也提供了易读易懂的切实知识。

最后，我谨与其他人一道，借此机会赞赏阿曼苏丹国和该国常驻联合国代表为提高大众对这个问题的认识而作出的贡献。他们确实非常执著，作出了艰苦的努力。

与此同时，儿童基金会第一位驻阿曼亲善大使、凝聚力量的推动者哈迈达·瓦哈比一直都在从专业角度对学生进行道路安全教育。儿童基金会阿曼办事处——本组织在该国的办事处——与教育部和卫生部以及阿曼皇家警察合作，对约 20 000 名学生进行调查，了解他们关于如何解决道路交通伤亡主要原因的看法、想法和建议，以纪念世界卫生日。调查活动集中在该国事故率最高的地区进行。

归根结蒂，预防交通伤亡的关键是在国家和国际各级极力展现政治意愿，在每个级别与私营部门、非政府组织和民间社会建立伙伴关系，促进采取新行动。与此同时，我们认识到，50多年来，联合国欧洲经济委员会道路交通安全工作队累计了广泛的经验，尤其是制订了各项国际公约。

许多国家都在参与行动。下星期，儿童基金会和儿童安全联盟将在曼谷召开一次儿童伤害问题区域会议，我们希望这次会议将使人重新认识到采取强有力预防措施的重要性，只有这样，该地区才能够执行各项千年发展目标。

我们儿童基金会欢迎关于道路交通安全的决议草案(A/58/L.60/Rev.1)，欢迎草案要求建立联合国行动中心，以协调活动，交流关于良好做法的信息。与此同时，我们谨敦促明确认识儿童的利益——充实的人生正等待着他们，应该明确认识到儿童在道路交通伤害方面所受的打击超过比例。

我们儿童基金会愿意提供支助，与各国政府合作，将上述承诺以及其他承诺转变为行动，我们完全认识到，如果今天采取步骤，对儿童进行充分投资，我们将能够确保每一代每一个儿童都能享受有尊严、健康和和平地步入成年的权利。

代理主席（以英语发言）：各位成员应该记得，大会在2003年11月5日第58/9号决议中邀请世界银行行长向大会发言。如果没有人反对，而且在不构成先例的情况下，我是否可以认为大会希望听取世界银行资深副行长的发言？

就这样决定。

代理主席（以英语发言）：下面请世界银行资深副行长发言。

萨比比先生（世界银行）（以英语发言）：我感谢大会允许我发言，我为有机会就全球道路安全危机问题向大会发言而感到荣幸。我谨特别感谢阿曼苏丹国在这个问题上发挥的领导作用。

各位都知道，上星期，世界卫生组织和世界银行联合发表了大会今天讨论的这项报告。这个文件阐述了我们的观点。我们听到许多人提到这个文件。但请允许我再次引用若干不能令人接受的数据。每一天，由于道路安全状况不佳，有3000人死亡，75000人受伤；其中80%的死亡者来自发展中国家，而发展中国家拥有的车辆仅占20%。而且，正如许多人已经在我前面说过，这种伤亡造成的代价占其国内总产值1%至2%——有时是他们收到的官方发展援助数额的两倍。

道路安全也是一个社会公平问题，道路猛烈碰撞事故对穷人的影响超出比例，穷人接受猛烈碰撞事故后紧急照顾的机会有限，他们面临的费用以及由于失去收入很容易使他们陷入贫困。根据预测，在今后15年的时间里，全球道路死亡人数将增加65%以上。但这个全球数据掩盖了日益扩大的差异。在中低收入国家，死亡人数可能增加80%以上，而在高收入国家，死亡人数可能减少30%以上。

显然需要采取行动，处理这种状况。迅速、协调和有目标的行动可以产生作用，扭转这种不能令人接受的趋势。如果不采取行动，代价将是巨大的，是不能忽视的，持续采取安全措施已经证明是有益的，因此，政府、工商界和民间社会应该联合采取行动。政府应该在国家一级采取行动——我们已经听到许多国家政府采取了这种行动，主管发展问题的各机构必须在全球一级采取行动。

联合国是审议这些问题的独特地方，我们今天和明天进行的对话将有助于确定今后的重要行动方向。我们必须有紧迫感，采取行动，必须将注意力集中在我们希望取得的结果上，尤其是将注意力集中在各种需要最大的中低收入国家的结果上。

但是，我们完全可以满怀信心地采取行动，因为我们已经掌握了行之有效的预防工具，而且我们已经认识到，再也不能够将道路运输系统的死亡责任仅仅交由道路使用者承担。从历史角度看，一项积极推动的管理道路安全状况做法是责怪受害者。但今天，我

们比较容易接受这样一个事实：人都会出错，人的生存和伤后复原存在严重的限制。我们的视野已经转移到建设和维持比较宽容的道路交通系统方面，这种道路系统能够在不造成死亡或长期伤残和疾病的前提下，接受人的错误。

能力建设将是我们今后道路安全努力的基础，是否能够取得成功将取决于在三个级别采取的各项措施是否行之有效：建设各国能力，使其设计和执行可持续道路安全战略并衡量这些战略结果；建设世界银行集团能力，使其将部门战略和活动与各项结果和国家成果相配合，积极协调；建设世界银行集团及其各发展伙伴的能力，使其更加有效地合作，协调努力，促进道路安全。

在今后两天的活动之后，我们的对话将持续进行，毫无疑问，就今后的最佳做法取得协商一致意见需要时间。但是，我们应该不断提醒我们自己，如果我们确实成功地加强和加速执行各项措施，改进安全结果，各国将受益匪浅，这样我们就能够使今后的审议工作不失焦点。

我们在世界银行所服务的各地区一直在进行努力，建立确定交通死亡人数与经济增长关系的模式，我们对如果进一步进行安全投资，在今后 15 年里在生命和伤亡等方面的节省做了估计。例如，我们估计，如果在 2020 年之前，将预计的每辆机动车死亡率再减少 30%，则可以挽救 250 多万人的生命。这似乎是一个合理和可以实现的目标。如果使用《世界报告》提出的死亡、住院伤害和轻微伤害比率估计数字，这将意味着住院数将减少 3 750 万人次，轻微伤亡人数将减少约 17 500 万。

这些显然仅是我们所采用的估计数，有可能比实际数字低。车均死亡率有可能进一步降低，我们甚至可能更快地实现这些目标。另有证据显示，发展中国家的死亡率可能比我们分析中报道和调整的数字高得多，那将进一步提高我们对可减少交通伤亡人数的

估计。或许我们可把目标定为，今后 15 年减少死亡人数 300-400 万，住院人数 4 500-6 000 万，轻伤人数 2.1-2.8 人。我们将进一步研究这些估计数，把可实现的目标量化。考虑到这些数字涉及一个个活生生的人，意义非同小可。

归根结底，每一个生命都是宝贵的，每一个生命都应该在我们的道路上得到保护。即使根据改善道路安全的保守目标，我们也可以想象拯救多少生命，使多少人免于伤残，减轻人类痛苦和苦难，或许甚至解决造成穷富国家之间不平衡的又一因素。

这些目标是可实现的。增强人民福祉应当激励我们大家作出更大的全球努力。在世界银行，我们准备发挥我们自己的作用。

代理主席（以英语发言）：本项目发言到此结束。

大会现在将对决议草案 A/58/L.60/Rev.1 作出决定，草案题为《提高全球道路的安全性》。

我宣布，继本决议草案发表后，下列国家已经成为共同提案国：哥斯达黎加、斐济、法国、德国、列支敦士登、尼泊尔、瑙鲁、葡萄牙、卡塔尔、俄罗斯联邦、塞内加尔和土耳其。

我是否可以认为，大会决定通过决议草案 A/58/L.60/Rev.1?

决议草案 A/58/L.60/Rev.1 获得通过（第 58/289 号决议）。

代理主席（以英语发言）：我是否可以认为，大会愿结束对议程项目 160 的审议？

就这样决定。

下午 1 时 15 分散会