



## 大会

第六十二届会议

正式记录

## 第八十七次全体会议

2008年3月31日星期一上午10时举行  
纽约

主席： 克里姆先生 . . . . . (前南斯拉夫的马其顿共和国)

因主席缺席，副主席巴亚提先生(伊拉克)主持会议。

上午10时10分开会。

## 议程项目 132(续)

## 联合国经费分摊比额表(A/62/657/Add. 5 和 6)

**代理主席(以英语发言)**：在审议我们议程上的项目之前，我谨提请大会注意文件 A/62/657/Add. 5 和 6，其中秘书长告知大会主席，自文件 A/62/657 和增编 1 至 4 分发之后，多米尼克和巴拉圭已缴付必要款项，将其拖欠会费减至低于《宪章》第十九条规定的数额。

我是否可以认为大会已适当注意到这一情况？

就这样决定。

## 议程项目 46

## 全球道路安全危机

**秘书长的说明**(A/62/257)

**决议草案**(A/62/L. 43)

**代理主席(以阿拉伯语发言)**：我请阿曼代表介绍决议草案 A/62/L. 43。

**希奈先生(阿曼)(以英语发言)**：五年前，在大会第五十七届会议上，我站在大会这里介绍了关于全球道路安全危机的第 57/309 号决议。它是一项非常温和的决议；它只要求由秘书长向大会提交一份关于全球道路安全危机的报告，供大会第五十八届会议审议。自那以后我们走过了一段漫长的路。大会在第五十八届会议上就道路安全问题进行了第一次辩论，成员国一致强调指出，道路交通伤害已构成一个全球公共卫生危机，必须在国家一级和国际一级采取紧急行动。

2004 年 4 月出现了一项重大的发展，世界卫生组织(世卫组织)和世界银行联合发表了《世界预防道路交通事故伤害报告》。该报告既是一个宣传工具，也是一份技术文件，其中载有为各国解决道路交通伤害问题提出的六项重要建议。此外，在第五十八届会议上，大会确认联合国系统应支持各国努力解决全球道路安全危机。它邀请世卫组织同联合国各区域委员会密切合作，充当联合国系统道路安全问题的协调机构。

我感谢秘书长向我们转递了文件 A/62/257 所载的关于加强全球道路安全的报告。它是由世卫组织和各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构编写的。我要感谢协作机制的成员在世卫组织干练指导下，为编写这份报告的内容作了重大贡献。

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。



报告提供了大会题为“加强全球道路安全”的第60/5号决议所提建议落实现状的最新情况。报告叙述了国际一级所做努力如何帮助提高了人们对道路安全的认识。报告提出了促进采取经证明能在国家一级加强道路安全的有效措施的若干建议，供大会审议。

2007年4月，世卫组织和联合国各区域委员会联合举办了第一届联合国全球道路安全周，作为全球、区域和国家活动的一个平台，借以提高人们对道路安全问题的认识。安全周也以青年道路使用者为侧重点，突出强调了儿童和青年面临的风险。安全周的主要全球性活动是世界道路安全青年大会，它使100个国家的400多名青年汇聚在一起分享经验，并创建一个全球青年道路安全倡导者网络。青年代表们制订并通过了一项宣言，称为《道路安全青年宣言》。在安全周内还举行了由全球道路安全论坛主办的第二次全球道路安全利益攸关者论坛会。来自各国政府、非政府组织和私营部门的代表参加了该论坛会。

我还必须赞扬联合国各区域委员会及其附属机构增加道路安全方面活动，并倡导对道路安全作出更多的政治承诺。

欧洲经济委员会继续主张开展全球性行动，拟订与安全有关的全球车辆技术条例以及《道路交通公约》和《路标和信号公约》的修正案。

亚洲及太平洋经济社会委员会在大韩民国釜山举办了运输问题部长会议，通过了《关于改善亚洲及太平洋道路安全的部长宣言》。

非洲经济委员会与世卫组织在阿克拉联合主办了非洲道路安全会议，其间各国代表通过了一项宣言。各国部长在宣言中承诺携手努力，共同遏制非洲道路交通伤亡事件不断增长的趋势。

拉丁美洲和加勒比经济委员会2006年在圣何塞举行了第一届拉丁美洲和加勒比道路安全利益攸关者论坛会。与会者通过了《圣何塞宣言》。

西亚经济社会委员会与世卫组织2006年在开罗联合举办了一个针对卫生部官员的区域训练班。

在其他地方，全球道路安全委员会在罗伯逊勋爵的干练领导下，在伦敦发布了具有里程碑意义的题为“使道路安全”的报告，其中建议召开一次道路安全问题部长会议。该报告将道路安全视为可持续发展方面的一个问题，清楚说明了道路安全与有效实现多项千年发展目标之间的直接联系。报告还强调有必要在八国集团支持的道路基础设施发展项目中包含可行的道路安全方面内容。

然而，尽管取得了上述进展，发达国家与发展中国家和经济转型国家之间的差距日益加大。发展中国家和经济转型国家所面临的问题不幸地越来越严重。如果我们不能加快对中低收入国家普遍存在的道路交通伤亡情况作出反应，推动更有效的执法、建设更安全的道路、改变道路使用者行为，并进行更好的道路养护，那么也许只有在千百万人丧命之后我们才会去使这方面的问题出现转机，开始逐步减少伤亡数字。因此，我们需要采取一些持续和协调的全球性举措来帮助弥合这一差距。水涨则船高，同理，所有这些举措也可以推动我们共同在各方面取得进展。

取得实质性进展的领域之一就是建立了第一个供资机制，其目的是在全球、区域和国家各级支持能力建设和提供技术支助。我赞扬世界银行采取主动，设立全球道路安全融资机制。这一供资机制将有助于落实《世界预防道路交通伤害报告》中的建议。我感谢澳大利亚、荷兰和瑞典三国政府以及国际汽车联合会汽车与社会基金为该融资机制提供财政支助。

在此，我想指出阿曼政府在国家一级实施的步骤。其中包括：颁布立法，设立一个全国道路安全机构，更新综合法规以满足伤者的需要并帮助他们复健，以及设立一个登记册以掌握事故伤害后果的详细信息，以最大程度地减轻危机，最终目的是为我国公民创造一种有利于实现进一步社会和经济发展的环境。阿曼皇家警察组织并参加了一系列活动，不断努力提高人们对道路安全问题的认识。它参加了海湾合作委员会道路安全周及阿拉伯国家道路安全周两项活动。

阿曼皇家警察交通局长于 2006 年设立了交通安全学校，其任务是培训交通警察。该校为驾驶教练、出租车司机和公交司机举办了若干培训课程。它也举办有关急救、现场心肺复苏操作和防卫性驾驶等课程。该校总共举办了 18 次有关道路安全的会议和活动，2006 年在该校举办了两次区域会议。

为了确保司机和行人的安全，阿曼皇家警察正不遗余力地确保人们遵守交通规则。超速是道路碰撞事故的主要原因，阿曼 53% 的道路碰撞事故都是因超速引起的，因此阿曼皇家警察在有照明的所有双行车道上安装了高质量的固定测速雷达，并向阿曼各省和各地区的所有公安部门提供了移动式测速雷达。自从安装测速雷达以后，超速现象显著减少。

阿曼皇家警察也很关心车辆的行驶安全性能，并在阿曼所有地区设立了车辆技术检查站。这些检查站都配备了车辆检查方面的最先进技术 and 系统。

随着车辆和道路使用者的增多，我们必须使各种规章制度跟上生活各方面不断加快的发展步伐。我们对交通法规进行了修订，以应对新的、以前未出现过的交通行为模式。

我荣幸地代表下列提案国介绍文件 A/62/L.43 所载的决议草案：阿尔巴尼亚、阿根廷、奥地利、巴哈马、巴林、波斯尼亚和黑塞哥维那、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、埃及、萨尔瓦多、法国、希腊、冰岛、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、牙买加、约旦、科威特、黎巴嫩、阿拉伯利比亚民众国、马来西亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、尼日尔、菲律宾、葡萄牙、卡塔尔、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、索马里、南非、苏丹、泰国、突尼斯、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、越南、也门和阿曼。我国代表团与其他会员国就该草案举行过多次协商，以便达成共识。

该草案以文件 A/62/257 所载的秘书长报告中提出的切实可行建议为基础。决议草案在序言部分中强调会员国必须继续将《世界预防道路交通伤害报告》作为道路安全工作的框架。它赞扬世界卫生组织（世

卫组织）在贯彻执行大会交付的任务，在联合国系统内部协调处理道路安全问题方面所发挥的作用。草案中肯定联合国各区域委员会作出了重要贡献，帮助世界卫生组织执行其任务。草案中赞扬世界银行采取主动，设立全球道路安全融资机制，对道路交通死伤事故不断增加表示关切，并重申需要进一步加强国际合作。

现在我们负责交通、卫生、教育、安全及执法的各位部长和其他政府官员应该汇聚一起，讨论这一问题，商讨迄今取得了哪些进展，以及仍然需要做哪些工作。执行部分第 7 段欢迎俄罗斯联邦政府主动提出由其主办定于 2009 年举行的第一次部长级会议。我们希望，这次重要的活动将使负责交通、卫生、教育和执法工作的部长们汇聚一起，交换意见并讨论《世界预防道路交通伤害报告》和大会关于加强全球道路安全决议中各项建议的实施进展情况。

在此，我要表示感谢俄罗斯联邦政府作出了慷慨的主动提议并在提高人们对道路安全问题的认识方面发挥了带头作用。

自决议草案印发以来，又有下列国家加入为提案国：阿尔及利亚、安哥拉、亚美尼亚、白俄罗斯、比利时、博茨瓦纳、文莱达鲁萨兰国、布基纳法索、加拿大、克罗地亚、塞浦路斯、吉布提、斐济、芬兰、圭亚那、海地、匈牙利、印度、爱尔兰、以色列、意大利、老挝人民民主共和国、卢森堡、马尔代夫、马耳他、摩纳哥、蒙古、荷兰、巴拉圭、波兰、塞尔维亚、新加坡、斯洛文尼亚、西班牙、阿拉伯叙利亚共和国、前南斯拉夫的马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、土耳其、乌干达和大不列颠及北爱尔兰联合王国。

我要表示深切感谢俄罗斯联邦代表团以及参加我们多次非正式会议并提出建设性建议、修正、意见和帮助的各位代表。我非常感谢他们所有人。

我荣幸地建议大会通过决议草案 A/62/L.43。

**代理主席（以英语发言）：**我现在请俄罗斯联邦代表、交通安全监察长维克托·基里亚诺夫先生发言。

**基里亚诺夫先生**（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：俄罗斯联邦与其他一些国家一道，向大会第六十二届会议提交了一项题为“加强全球道路安全”的决议草案（A/62/L.43）。我们希望它将得到大会的支持，因为现在道路安全问题比以往任何时候都更加重要，需要我们不断给予关注。

道路交通安全领域的互动协作近来已成为双边和多边各级国际合作的一个优先重点，并且正成为联合国和其他国际组织议程上的一个重要项目。这是由于世界各地越来越多地使用车辆，导致道路事故增多。

联合国的数据显示，道路事故每年造成近 120 万人死亡，数百万人受伤或致残。道路交通伤害除了给个人及其家庭带来经济和社会代价外，还给公共保健服务带来沉重的负担。每年全世界道路交通伤亡造成的损失达数千亿美元，而且损失数额还在继续增大。

减少道路交通伤害是成功开展社会经济发展、实现千年发展目标的必要先决条件之一，归根到底，也是使平民百姓在道路上感到安全的必要先决条件之一，这个问题牵涉到所有道路使用者，包括司机和行人。

这个问题对俄罗斯联邦来说，是一个十分紧迫的问题。我国道路安全方面的形势仍然很严峻。我国事故发生率很高，这在很多方面是因人口的流动性不断提高而造成的，而且人们正从公共交通转为私人交通，而车辆数目的增多与街道和公路网络的发展越来越不相称。这种情况导致交通和环境状况日益恶化并造成交通堵塞、燃料消耗量增大、道路交通事故增加。

俄罗斯联邦总统在 2007 年向联邦议会发表的年度讲话中指出，确保道路安全是我国的一项优先发展目标。俄罗斯联邦政府实施了“2006 至 2012 年加强道路安全”特别方案。在俄罗斯全国，这方面的活动已得到加强。俄罗斯所有地区都实施了有关道路安全的适当方案。对这些方案的供资也有了增加。

俄罗斯联邦历来一直积极参与道路安全领域的多边努力。我国是联合国大会关于排除全球道路安全危机议题的定期审议的发起者之一。特别是，俄罗斯是第一个向国际社会通报执行大会第五十八届会议有关决议措施的国家。

国际社会高度赞扬欧洲经济委员会内陆运输委员会公路交通安全工作队的努力。自 2006 年 3 月以来，该工作队一直由一名俄罗斯代表担任队长。第 60/5 号决议表示欢迎联合国系统这一机构作为制定这方面国际法律规范的一个有效工具所发挥的作用（A/Res/60/5，第 6 段）。

我们在国际和国家各级积极参加了联合国第一个联合国全球道路安全周活动的筹备和举办，其主要对象是年轻的道路使用者。俄罗斯汽车联合会加入了全球道路安全伙伴关系，关于全球道路安全伙伴关系的大型会议最近也在莫斯科举行。

2006 年，全球道路安全委员会主席罗伯逊勋爵建议举行第一次道路安全国际会议。罗伯逊勋爵为提高公众对于在全世界防止道路事故问题的认识而积极开展的工作值得人们高度敬重，也应得到我们的充分支持。按照计划，这次活动的重点是全面讨论世界各地的道路安全情况及其对社会经济发展和各国落实与达到千年发展目标的影响。特别是，会议计划审查各国落实《世界预防道路交通伤害报告》各项建议的进展情况，并确定如何加紧国际合作。

俄罗斯联邦已决定提出一项倡议，建议与希望在道路安全领域开展国际合作的其它行为体一道，于 2009 年在莫斯科举办第一次道路安全问题高级别会议。今天正在审议的决议草案提到了这些倡议和其他一些倡议。

作为负责确保俄罗斯境内道路安全的官员，我要强调，我们决心开展积极努力，改善这方面的状况，并协助在各地加强国际合作，以确保分享经验和知识，协调开展联合努力，制定共同的规则 and 标准，最终加强道路安全并提高所有道路使用者的生活质量。

**代理主席（以英语发言）：**我现在请哥斯达黎加代表、公共工程和交通部长卡拉·冈萨雷斯女士阁下发言。

**冈萨雷斯女士（哥斯达黎加）（以英语发言）：**我要感谢大会让我有幸在联合国第六十二届会议上发言。

道路是我在交通部所担负职责的一个重要部分。每个人的日常生活都依赖道路——去上学，上班或前往保健中心；促进商业、农业和贸易；提供就业机会，使人们摆脱贫穷。

在哥斯达黎加这样的发展中国家，即使是简单的外出都有风险。因交通事故而丧生或严重受伤的人有一半是在行走时遭遇交通事故的。其中每十人中有一人在骑自行车途中遇害。乘车人的死亡率也很高。总体而言，哥斯达黎加人死于暴力突发交通事故的可能性是北欧地区的三倍。这种状况是不可接受的。

哥斯达黎加以非暴力著称。我们在 50 年前就废除了军队。我国总统奥斯卡·阿里亚斯为结束我们地区的冲突做了大量工作，因而获得了诺贝尔和平奖。他现在认为，结束我们地区道路上的暴力事故，将是一种更大的荣耀。因此，他正利用他的国际地位来动员各方采取行动，消除拉丁美洲的暴力交通事故。

我们哥斯达黎加希望国际上能提供良好的建议。我们正采取行动解决交通事故中的主要危险因素——车道设计不当、不系安全带和不带安全帽、酒后驾车和车速过快。哥斯达黎加坚定信奉宪法规定的权利和个人自由。过去曾有些人说，个人有权决定他或她自己是否想要通过系安全带来保护自己，并认为法律不应该干涉这种权利。2003 年，我们作为政府认定，民间社会把我们选出来就是要我们代表并维护他们的权利。我们应该保护自己免遭我们最危险敌人的伤害。这个最危险的敌人就是我们有着决定不保护自己的自由。我们展开了争论、争辩，最后达到说服目的。我们改变了有关安全带使用的法规，并将警察的工作与道路安全方面的教育结合了起来。我们发起了一场

运动，以我们人民能够听得懂的语言来与他们对话，告诫他们：“请为了你所爱的人以及爱你的人，系上安全带。”

新法规与情感的力量结合在一起发挥了作用。安全带的使用率从 20% 左右提高到 80% 以上，在当时高于美国和许多欧洲国家。车祸造成的死亡率下降了大约 30%。我们拥有降低死亡率的手段和能力，认识到这一点在过去和现在都非常重要。我们如果作出认真努力，就能做到这一点。

我们感谢国际社会，特别是国际汽车联合会汽车与社会基金提供的帮助。我们高兴地看到，其他地方正在取得我们所取得的成功。

阿里亚斯总统领导的政府现在正在处理另一个重大问题，即我们的道路问题。我们的道路状况很差。雨水吸引了游客前去参观哥斯达黎加美丽的野生动物和雨林，但恰恰也是雨水冲毁了我们的道路。在过去 10 年中，我们的道路在投资和维修方面遭到忽视。用在道路方面的国家预算非常少。近年来，情况一直在发生变化。政府第一次决定将实施燃油税法而获得的所有资源用于道路维修。然而，道路遭受破坏的情况非常严重，以致于我们的全部预算只够用来修补和铺刷道路。

发达国家的人肯定很难想象我国工程师所面临的问题。在管理完善的发达国家，专业人士要对各种不同方案策略展开辩论，以便把未来 20 年或 40 年道路维修保养的从头到尾费用减至最低程度。而在哥斯达黎加，我们有逾 30 000 公里的道路。我们要花力气寻找资金来使道路保持良好状况。在资金十分缺乏而道路网络又非常庞大的情况下，很难实施一项改善路况的方案。不幸的是，我们相信大多数发展中国家的情况同样也是如此。但是，尽管处在当前这样的情况之中，我们仍然必须改变我们的优先重点。

就道路安全而言，交通行为是关键。不过，还有一个关键要素，这就是基础设施，它完全取决于政府和决策者。如果政府有钱修新路，它们当然必须考虑

到安全层面。如果不能同时投资于加强我们的道路安全，那么把稀缺的资金用来修建更大或更长的道路，就不再为人所接受。

我们有一个远景构想，我们正在向前看，正在预测未来 20 年的需要。全球保健平等意味着所有各地，包括富国与穷国的人们，都能够接种疫苗。全球道路安全方面的平等并不是如我们过去所认为的那样，指所有各地的人们都有道路可以通行，而是如我们现在所认为的那样，指的是有安全的道路可供通行。

2006 年 5 月 8 日，作为阿里亚斯新政府所做的第一项决定，我所领导的公共工程和交通部发布通告，我们将对所有新旧道路进行安全方面的评估。以往我们在花钱改善道路状况的时候，伤亡率常常也同时增加。车速提高了，但道路的设计却没有顾及安全问题。国际机构也很短视。许许多多的人认为，在减少基本物项的同时，也可以解决保健、教育和贫穷问题。

现在大家都认识到，我们需要有安全、清洁和负担得起的交通。我们需要可持续的维修预算。我们现在需要有钱来铺设路面，防止积水，而不是在明天多花 10 倍的钱用于大型重建工程。我们需要有发达国家习以为常的简单而负担得起的安全设施，例如人行道、安全过街横道、村庄交通管理、安全防护围栏、安全道路和交汇处设计、自行车道及上山车道。我们知道，环形道以及中央屏障和侧屏障能够将交通事故死亡率减少 90%。这些干预措施与药物一样有效。它们可以成为我们的道路安全疫苗。

去年，哥斯达黎加在国际道路评估方案中占了一席之地。哥斯达黎加是本国道路被作为试点方案的一部分而接受检测的全世界少数几个发展中国家之一。道路评估小组与我所在的部协作确定了死亡和严重伤害集中发生的 2 800 公里路段。其后他们对这些道路进行了检测，以确定可以很快实行而且费用不太高的道路改进措施。目前，我们正在研究道路评估方案的报告以及有关在能找到资金的情况下最迫切需要安全防护的道路的建议。

国际道路评估方案关于哥斯达黎加的报告不仅是指出在未来几年里通过简单的措施就可以防止成千上万人死亡和严重受伤，包括设置人行道、安全过街横道和安全防护围栏等。作为主管道路安全的部长，我完全相信，现在所需要的是在有系统地评估有关问题的基础上采取常识性措施。不过，报告中接着列举了财政部长们和各开发银行所需要的数字。象哥斯达黎加这样的国家每年由于公路撞车事故而蒙受的损失占国内总产值的大约 2% 至 3%。该报告显示，改进严重交通事故集中发生路段所产生的经济收益是所投入资金的 10 倍。因此，我感到高兴的是，道路评估在今天的决议草案中受到了肯定。

基础设施是安全系统的一部分，各国政府最有能力挽救生命和防止意外伤害。另一方面，它也最耗费资金，需要投入大量资金。因此，请允许我最后提一个问题。假定存在采取行动的政治意愿，我们能否找到愿意采取那些行动并参与解决问题的国际供资方。

在发达国家的充分支持下，世界银行的全球道路安全融资机制——今天我们面前这项具有历史意义的决议草案也提到该机制——具备着潜力，有可能改变这一广为存在的祸患，保障每个人的道路安全。我想，许多国家与哥斯达黎加的情形是一样的。如果国际社会愿意投资，那么我们可以为许多人做很多事情。

在这里，我要代表我国和我们地区的所有发展中国家证明，我们已从我们的错误中汲取经验教训。我们认为，现在大家都知道该怎么做。我们已经决定拆除所有政治壁垒和障碍，消除阻碍我们变革的思维方式。我们将奋斗，我们将取胜。如果我们能找到资金，我们便会立即行动。

*(以西班牙语发言)*

如果我们想在我们各国的暴力问题方面取得重要进展，我们需要从我们的道路开始。

**代理主席** *(以英语发言)*：我现在请尊敬的牙买加交通工程部长迈克尔·亨利发言。

**亨利先生**（牙买加）（以英语发言）：请允许我转达我国总理、尊敬的布鲁斯·戈尔丁先生的问候，他受到邀请在大会发言，但因之前另有安排而无法到会。

首先，也请允许我表示感谢我能有幸作为负责交通的部长，在大会第六十二届会议上就一件我们认为很重要的国家大事发言。

牙买加代表团欢迎文件A/62/257所转递的报告，该报告由世界卫生组织（世卫组织）同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其它伙伴机构协商编写。我们对决议草案A/62/L.43的支持，体现在我们是该案文的提案国这一事实，而且表明我们希望，随着进一步加强国际合作并把发展中国家的需要纳入考虑，全球道路安全问题能得到解决。

在牙买加，道路安全问题是我们的国家议程上的一个优先事项。总理发挥表率作用，担任全国道路安全理事会的主席，这是一个对我国的道路安全事务负最主要责任的机构。这本身就表明，我国政府认真致力于在最高级别关注道路安全问题。通过这种安排，我国政府、私营部门以及学术界为建立加强道路安全的措施这一共同目标开展协作。我们相信，没有这种政治意愿，这个问题只会恶化并且失去控制。

这种多部门解决办法使我国的道路交通伤害死亡率从高达每10万人17.8人减少到1999年每10万人11.4人，这种情况在当时比许多发达国家都要好。遗憾的是，我们的死亡率再度攀升到不能接受的水平，2002年高达每10万人15.6人。通过协同努力，这一数字在2005年又减少到12.1人。

牙买加认为，阻止这一问题蔓延不是任何一个国家能完成的。因此，在区域一级，我们充分参与拉丁美洲和加勒比道路安全论坛，该论坛得到了全球道路安全论坛的支持，这是一个致力于倡导和协作的非政府组织。拉丁美洲和加勒比论坛把来自交通、卫生、执法以及教育部门的代表聚集起来，同时动员有关区域和国际组织，以便开展更多协作和工作来减少——如果不是消除的话——我们各国公路上时常发生的死亡现象。

在哥斯达黎加的领导下，该论坛目前即将完成制定一项章程的工作。一旦获得通过，该章程将作为“路标”——这是双关语——来指导区域委员会在更广泛协作与合作的框架内履行其职责，以便使拉丁美洲和加勒比的人民享有更安全的道路。

据世卫组织表示，85%的道路交通伤害出现在中低收入国家，这是一个我们不能忽视的事实。这一普遍现象的一个突出后果是——我想称之为窒息效应——它使发展中国家和经济体，尤其是像牙买加这样的脆弱小经济体背上一个沉重的经济负担。在牙买加，这一负担占国内生产总值的百分之一到百分之二。据世卫组织说，这个数字是通过工业国家提供的双边海外援助来汇编的。那些对道路交通伤害负担开展研究的人员为我们提供了可靠信息，即这一惊人的对国内生产总值的影响仅仅是事情的一个方面，因为这个数字只代表丧失的生产率。

牙买加的新政府正在忙于编制我们的第一份预算，作为这一工作的一部分，我们痛苦地认识到这一广泛问题的经济和社会成本，特别是对卫生部门的消极影响造成的额外负担。在许多中低收入国家，道路交通伤害占外科病房住院人数的一半。在这种情况下，受影响最大的人往往是社会中较贫穷的群体，包括许多过去要求得到合理补偿但尚未得到解决的人。

令我深感不安的是所有这些情况中儿童的困境。《联合国儿童权利公约》第六条规定，除其他外，儿童有生命权，各国政府应当确保儿童健康地生存和发展。这些数据特别令人震惊，因为它们表明这一权利不断被侵犯，在中低收入国家尤其如此。对我国10至24岁的青少年来说，交通伤害已成为头号致死原因。每天，有1049名青少年死于发生在全球道路网上的伤害事故。这意味着在世界上，每1到3分钟就有一名儿童死于交通事故。

如果各国政府确实想确保儿童健康地生存和发展，那领导人就必须承认，交通伤害正在对其实现儿童这一基本权利的能力造成重大挑战。他们必须大胆采取必要步骤来解决交通伤害对我们社会的致命影响。

如果把这个问题放在处于困难的经济体、创纪录的高油价以及随之而来的粮食价格暴涨的背景下来看，它对穷人和需要帮助者的影响为全世界许多国家的政府带来重大挑战。穷人的困境变得更为复杂，因为那些无力购买汽车的人是道路上最脆弱的人，在中低收入国家尤其如此。因此在牙买加，我们有这样一种情况：过去 20 年来，行人一直占有所有道路死亡人数的 33%。人数较多的易受伤害道路使用者——行人、骑自行车的人以及摩托车驾驶者——占死亡人数的 66%。在拉丁美洲和加勒比区域的许多国家中，行人占道路死亡人数的比例高达 50%。非常有限的资金使我们不能为这一级的道路使用者作出充分规划。

使我们道路上这种大量伤亡情况更具挑战性的是，最不具备处理这种危机能力的中低收入国家占道路交通伤害总数的 90%。这是对我们努力实现可持续发展的一个严重障碍，并对我们实现千年发展目标的努力有消极影响。初步估计数字表明，2006 年牙买加的事故急救费用达 1 400 万美元，这占我国国内生产总值的 0.48%、拨付医院预算的 7.2% 以及国家预算的 0.33%。在我国的情况中，这是一种经济消耗，稀缺的资源原本可以更好地用于发展领域。我们需要积极寻求把这些钱花在预防性干预措施上，这些措施是一种投资而不是支出。

同样值得重视的是这个在现代广泛存在的问题几乎是不为人注意的。这确实是很悲哀的，因为它在悄悄地破坏总体生活质量，必须打破这种沉默。

最后，我要提出 3 点建议。第一个建议来自我们在牙买加建立起来的多部门合作，与需要为进口车辆的设计和制造采取标准有关。在高度发达国家中，制定此类标准是为减少机动车辆死亡率作出的巨大贡献之一。譬如说，在欧洲和美国，政府条例要求车辆保护乘客和其他道路使用者，办法是采用加强的环境标准、前方和侧面气囊保护、翻车保护装置、三点式安全带以及有助于行人避免事故和发生事故时得以生存的更多设计与装置。

遗憾的是，许多中低收入国家——大部分道路交通事故死亡发生在那里——目前无力执行此类标准。在牙买加，约 48% 的道路死亡人数涉及机动车辆的乘客，许多乘客乘坐的是达不到美国或欧洲最低标准的车辆。一项制造商有义务遵守的真正的全球标准对保护像牙买加这样的国家的公民有很大帮助，在这些国家中，这一标准可以依法通过并被用来检查进口车辆。牙买加最近在进口有缺陷的二手车造成严重伤亡方面有惨痛经历，这种情况需要得到迅速和认真纠正。因此，我呼吁制定一项全球机动车辆安全标准，为在世界各地生产的车辆确定最低标准。我希望，联合国全球部长级会议将讨论这一问题。

第二，我紧急呼吁使牙买加和本区域其它国家能更容易地使用国际道路评估方案，以便查勘风险并追踪道路网的安全性能。这种评估将为我们提供文书，以便衡量风险、确定基准以及利用为道路保护成绩评定星级的制度。我对这一倡议特别有兴趣，因为这与我负责的这个部的职能直接相关。我期待着那一天的到来，到那时我们能够根据商定原则和最佳做法——当然是在得到需要的援助的情况下——加强我们的安全管理能力。

牙买加正在努力摆脱只管修建道路，不充分注意安全使用设施的思维。因此，我们是签署“使道路安全”请愿书的国家之一。我国前任总理是第一位签字人，而现任总理在就职后也已签署该请愿书。

第三点也是最后的一点是，我们在国家和区域一级的经验告诉我们，利用多部门协作解决道路交通伤害这个普遍存在的问题至关重要。对如果我们不迅速采取行动，不共同努力打击这一当今的祸害会出现什么破坏已有严重预测。

因此，举行一次联合国全球部长级会议的建议为国际社会提供了一个发动交通部门领导人的良好机会，会议还将有助于使我们集中考虑能够带来长期影响和为加强领导能力创造机会的现实解决办法，加强领导能力会有助于减少目前在发展中国家出现的破坏。目前的背景情况是，可怕的数据显示，每一到三



分钟就有一名儿童死于道路事故，这不仅仅是在研究文件中找到的数据，而是无数家庭和社区必须面对的现实。

因此，我谨代表牙买加总理和人民表示，我们完全支持今天上午将通过的这项决议草案，呼吁召开首次联合国道路安全问题部长级会议，并希望该草案能得到国家社会的广泛支持。

我期待着这一天的到来：这个星球上的各国可以扭转这一态势，享受在我们的道路上更安全地旅行的好处。通过这项决议草案，我们今天的协同行动将有助于进一步加强全球协作合作伙伴关系，我知道这种伙伴关系将战胜重重阻碍，实现这一目标。

**代理主席（以英语发言）：**我请斯洛文尼亚常驻代表萨尼娅·什蒂格利奇女士阁下发言。

**什蒂格利奇女士（斯洛文尼亚）（以英语发言）：**我荣幸地代表欧洲联盟（欧盟）发言。候选国土耳其、克罗地亚和前南斯拉夫的马其顿共和国、稳定与结盟进程和潜在候选国阿尔巴尼亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、黑山和塞尔维亚，以及乌克兰、摩尔多瓦共和国、亚美尼亚和格鲁吉亚赞同这一发言。

交通碰撞在许多国家广泛存在，而且似乎有一种普遍接受的观点，认为它们是流动性日益增加带来的不可避免的后果。据世界卫生组织（世卫组织）估计，2002年全世界约有120万人死于道路交通事故，有多达5000万人受伤。不采取行动不仅会使这一数字到2020年翻番，而且还会看到道路交通伤害上升成为造成全球疾病和伤害负担的第三大因素。不过，许多社会和政府已选择正视这一挑战。确实，有关道路安全的心态正在改变：因道路事故造成的死亡不再被视为流动性增加带来的不可避免的必然结果。

在欧盟，我们可以看看联合王国、瑞典以及荷兰等国的成功。在车辆数目增加和驾车者人数上升的背景下，这些国家实现了道路事故伤亡水平的大幅减少。在取得这些成功的同时，其它欧洲国家也取得了显著改善。重要的是应当强调，取得这些成功总体上

是基于通过广泛的、有计划的办法来制定远大目标的交通政策。

事实上，欧盟已认识到，如果各成员国愿意共享对未来的愿景，并分享过去在国家一级取得此类进展的最佳做法的话，还有可能取得更大进展。关于这方面最近的发展，欧洲联盟委员会发表了对《欧洲道路安全行动方案》的中期审查报告，表示我们在过去五年中已取得许多成就，但仍需共同做更多工作来实现我们的目标。欧洲联盟委员会在2003年6月制定了《欧洲道路安全行动方案》，其核心目标是到2010年使交通事故致死人数与2001年相比减少50%。

欧洲议会和欧洲交通部长理事会已多次明确表示支持这一目标。这样做，他们将道路安全问题置于政治议程上非常重要的位置——而且将继续下去——因为他们也认识到，改善道路安全需要持续努力。

《方案》确定超速、酒后驾车以及不使用安全带和摩托车头盔等保护措施是造成碰撞的主要原因，也是造成其后果的主要因素。因此，《方案》强调迫切需要更严格地执行这方面的现有立法。此外，《行动方案》为欧洲各国概述了实现把道路交通事故死亡人数减少50%这一目标所需要的有关信息。它还描述了我们可以用来更好地解决这些问题的结构，提供了所需信息，以便效仿那些在道路安全政策方面已带头行动的国家。

《方案》还着重强调使民间社会参与提供更好的道路安全是绝对必要的。为此，它鼓励公共部门和私营部门行为者签署一项道路安全章程，这些行为者应当在章程中列述其有关道路安全问题的个人目标和行动。

欧盟的《行动方案》还高度强调需要收集碰撞数据以及与每个成员国所采用的预防碰撞方案有关的信息。将通过建立欧洲道路安全观察站来实现这一点，该观察站将推广应对道路安全挑战方面的最佳做法。

当然，清楚的是，我们应当在全世界各国之间，而不仅仅是在欧洲联盟内部交流最佳做法。我们都可

以学习借鉴其它国家在这方面的有关经验。为了应对这一挑战，我们高度赞赏俄罗斯联邦提出主办将于2009年举行的首次全球道路安全问题高级别会议并为会议提供必要的资金支持，以便使各部长代表团和代表在一起讨论和交换信息和最佳做法。

道路交通伤害不为人注意对承认和解决该问题的政治意愿有直接影响。有鉴于此，欧洲确定了欧洲道路安全日。第一个欧洲道路安全日是在2007年4月27日，青年人在这一天交流经验。它的重点在于交通中的酒精和毒品问题、培训以及教育。将于2008年10月13日在巴黎举行的第二个道路安全日将探讨城市道路安全问题。

在听到道路事故和伤害的主要原因是酒后驾车、不使用头盔、不遵守使用安全带的规定、超速以及糟糕的基础设施设计和管理后，我们知道许多此类死亡是可以防止的。这就是为什么我们必须联合行动来应对挑战，以便大幅减少每年、每天在道路上不必要丧生的公民人数。

**代理主席（以英语发言）：**我请联合王国代表、全球道路安全委员会主席罗伯逊勋爵阁下发言。

**罗伯逊勋爵（联合王国）（以英语发言）：**今天我们有幸开始扭转潮流——全世界公路上发生流血事故的可怕潮流。我总是随身携带一张32年前我发生车祸的小照片，它提醒我今天能在此出席会议是多么幸运。然而，有数百万人将带着道路交通事故造成的伤害度过他们被破坏的生活，还有在全世界道路上丧生的数千万人，永远地失去了一切。

这就是为什么今天是很重要的。今天在大会举行的辩论和我们面前的决议草案标志着这一时刻：国际社会开始关注道路事故带来的痛苦和悲伤以及造成的代价，并决定结束这个问题。我们有能力这么做。我们有工具、有知识，而且有手段。我们现在必须要做的是行动。

我们必须为黎春瀚采取行动，她上个月在离9岁生日还有几天的时候在胡志明市的道路上丧生，因为

她没有戴摩托车头盔，而且与她一家人相撞的驾车者喝过酒。我们必须为穆凯拉·蒙布纳采取行动，她是一名年轻、有才华的赞比亚妇女，在由于司机超速行驶造成的公共汽车事故中丧生，留下了丈夫和一个五个月大的婴儿。我们也必须为乌干达的Baligeya采取行动，他在被一名肇事逃逸司机撞倒后，失去了一条腿并因此失去了生计。在住院数月后，他现在面临着充满痛苦的未来和贫穷，无法再养活他的家人。没有头盔、不适当的速度、酒后驾车——我们大家都知道如何解决这些问题。不安全的车辆、设计不佳的道路、没有安全带——这些都是可以解决的问题。

在座的大多数人因为我过去从事的工作而认识我，我担任过联合王国的国防大臣，随后担任北约这个全世界最成功的防御联盟的领导人。他们知道，我把大部分时间花在全世界军事冲突的统计数据、伤亡人数以及后果上，而且一些人知道有关众所周知的冲突的一些基本数据。每个美国公民都知道在越南死亡的人数，每个俄罗斯公民都知道阿富汗的伤亡人数，而主席先生，关于贵国，我们都十分清楚目前在伊拉克发生的冲突所造成的伤亡人数。

然而，所有这些数字与每年、每天发生在全世界道路上的伤亡惨剧相比都相形见绌。我们了解其中一些伤亡事故。我们对日复一日在我们各国的道路上的悲惨情况采取行动的时候到了。我们必须为仅仅在这个十年中就已丧生或致残的数百万人采取行动、为每天死去的500名儿童采取行动，他们留给父母我们无法想象的痛苦；我们必须为数百万生命采取行动，如果我们执行证明行之有效——证明可以挽救生命和使道路更安全——的政策和解决办法的话，我们就可以在今后几十年中挽救这么多生命。

因此，我感到高兴的是，大会支持我自豪地担任主席的全球道路安全委员会在我们题为《使道路安全》的报告中提出的建议，即组织首次关于道路安全问题的联合国部长级会议。我还欢迎大会认可世界银行全球道路安全基金正在开展的工作，并承认需要把道路安全作为道路基础设施项目设计的一个内在部分。

我还要赞扬安曼苏丹国和希奈大使领导我们努力确保通过一项新的联合国决议。我还希望感谢俄罗斯联邦政府和 Kirianov 将军慷慨提出主办明年的部长级会议，并在全球道路安全问题上发挥其领导作用。我要感谢支持这项决议草案、并对即将召开的联合国会议的成功极其重要的所有国家，特别是感谢提出这项决议草案并允许我今天代表其发言的联合王国政府。

我要感谢哥斯达黎加的阿里亚斯总统、美国前总统卡特、德斯蒙德·图图大主教、爱尔兰的玛丽·鲁滨逊夫人、印度的索尼娅·甘地夫人，今天他们与其他人同我一起签署给联合国的一封公开信，敦促联合国采取行动。

今天与我一起出席这次重要的联大会议的还有国际汽联基金会的杨紫琼、让·托德和戴维·沃德。我还要请大会注意，世界各地有 100 多万关心此事的人已签署了给联合国的请愿书，敦促联合国采取行动。

这项努力——这项巨大努力——既需要政治意愿，也需要公众支持。所有国家，穷国与富国、南方与北方、发达国家和最不发达国家，必须共同面对这项挑战。联合国部长级会议将是这项努力过程中的一个重要里程碑，是各国会聚一堂，审查进展情况，分享知识，而且最重要的是，规划今后行动的机会。从今天起，我们可以开始扭转局势。

我们联合国可决心承认现代全球普遍存在的这种交通伤亡问题的严重性，可决定采取行动制止这一现象的时机已到。

**代理主席（以英语发言）：**我现在请墨西哥代表、墨西哥国家事故预防中心总干事 Arturo Cervantes Trejo 先生发言。

**Trejo 先生（墨西哥）（以西班牙语发言）：**我谨感谢大会让我有幸在联合国大会第六十二届会议上发言。

也请让我转达墨西哥总统费利佩·卡尔德龙·伊诺霍萨和墨西哥卫生部长何塞·安赫尔·科尔多瓦·比亚洛沃博士的问候。

交通安全与交通伤亡问题影响世界各国，墨西哥也不例外。墨西哥每年因交通事故死亡人数在 17 000 人以上，相当于平均每天失去 47 人。其中 15 人为行人，行人的危险特别高。令人震惊的是，交通事故是我国 5 至 35 岁儿童、青少年与青年成年人的第一杀手。

交通事故除造成如此严重的死亡率之外，还造成 75 万多人住院，数百万人因受伤而需要医疗。在我国，交通事故受伤是导致长期残疾的第二大原因，也是导致儿童成为孤儿的第二大原因。

我国交通事故在增加，根据官方数字，这十年交通事故增加超过 45%。

据估计，交通事故伤亡给墨西哥造成的经济损失每年达 1 亿美元以上。估计其中 4 500 万美元为住院、手术、医疗和康复费用，1 300 万美元为物质损失，另 3 500 多万美元是由于原为社会经济生产者死亡而造成生产力和收入损失。这些死者的平均年龄在 35 岁。

交通事故受害者大多为刚成家的人，交通事故往往发生在他们的经济生产力最强的时候，因此对家庭、社区、经济和整个国家的影响极为严重。

墨西哥国内交通伤亡事故频繁，因许多社会、经济和文化因素而变得更加严重。其中包括，墨西哥基本上已实现城市化，全国人口 80% 以上现在生活居住在城市地区。此外，过去十年，机动车辆，包括摩托车、卡车和公共汽车数量增加 60% 多，现在全国机动车辆已经超过 2 400 万辆。

本月即 3 月第二个星期在墨西哥梅里达市举行的第九届预防伤害与促进安全世界大会上介绍的研究结果显示，大城市中行人交通事故死亡率高，不仅是发展中国家的问题，而且也是某些最发达的国家的问

题。因此，我们必须在所有城市中更有效地保护易受伤害的道路使用者。

必须指出，与机动车辆交通事故相关的事故、伤亡与致残人数的估计，往往大大高于官方的统计数字，这种情况令人震惊。在墨西哥和本区域其他国家均如此，因为存在交通事故及其伤亡严重漏报、不报的情况。

根据世界卫生组织和世界银行的数据，交通伤亡现已成为名副其实的全球性问题，而拉丁美洲和加勒比地区交通事故死亡率又高于世界其他地区。

正如哥斯达黎加和牙买加的部长所指出的那样，其经济负担相当严重，而且不断升高。造成本区域交通事故问题严重的一些因素包括人口城市化程度提高；机动车辆的数量及使用增加，包括摩托车大量增加；街道、马路、高速公路质量差；对各种交通工具和道路的使用者道路安全教育的缺失；以及可持续捷运系统和适当城市规划的缺少，等等。

因此，墨西哥关切地承认，世界各国必须共同应对这一问题。所有国家必须在道路安全问题上分享知识，分担责任，汇集我们的所有知识及科学、技术、人力和经济资源，通过一场协调有序的全球努力，解决这一普遍问题。这不仅是一个经济问题，也是社会公正问题。

应该说，拉丁美洲和加勒比地区正出现令人鼓舞的迹象，即我们已开始携手努力，哥斯达黎加和牙买加代表指出了这点。2006年9月，我们在哥斯达黎加圣何塞举行了区域道路安全利害攸关者论坛第一次会议，会上许多机构，包括世界银行、泛美卫生组织、拉丁美洲和加勒比经济委员会、美洲开发银行、国际汽联基金会，发挥了真正的领导作用，团结一致，针对极其重要的道路安全问题提高认识和采取行动。由于这些机构和若干关键人物的协作努力和领导作用，本区域已开始展开跨部门努力，促进区域道路安全。

正如前面的发言者们指出，在哥斯达黎加举行关键利害攸关者第一次会议之后，已设立一个过渡委员会。诺贝尔和平奖得主奥斯卡·阿里亚斯·桑切斯总统担任委员会荣誉主席，过渡委员会成员包括上述这些创始机构，以及该区域各国的政府和民间社会代表。

2007年12月，区域道路安全利害攸关者论坛第二次会议在波多黎各举行。许多重要区域官员代表各国政府和机构出席会议，他们有一个共同的目标，即减少各国街道和高速公路伤亡人数。与会者还有一个共同愿望：拉丁美洲和加勒比道路安全。墨西哥与这些区域利害攸关者一道积极努力，争取就道路安全问题达成一个区域方针，以促进合作，汇集资源，分享知识，加快国家能力发展，促进道路安全。

墨西哥自豪地告诉大会，两个星期前，即3月14日，本区域在梅里达举行了第一次预防暴力和伤害部长级会议。此次会议在第九次预防伤害与促进安全世界大会前夕举行。29个美洲国家出席了这次史无前例的卫生部长会议，讨论故意和非故意伤害问题。与会国同意，需要进一步努力解决这些重大公共健康问题。他们还承诺采取重要步骤，应对这一普遍的区域性问题。

通过梅里达部长级会议，至少24个国家签署了《美洲预防暴力和伤害部长声明》。我们将向大会提供一份声明，供大会保留。24个签署国承诺，它们将采取重要步骤，帮助我们改善区域道路安全。这些步骤包括承认伤害构成一个重要的公共健康问题，我们必须加强区域预防工作。它们还承诺发展、执行和评估国家伤害预防计划，并鼓励建立战略协议与联盟，以发展预防伤害国家政策。此外，它们还承诺在各国卫生部设立或加强预防伤害办公室，并为其提供适当的预算、人员和权力。签署国也同意，加强伤害资料收集工作，更好地向被伤害者提供医疗服务。

墨西哥与世界卫生组织和泛美卫生组织密切合作，策划和筹备这次部长级会议。我们要感谢这两个

组织所发挥的领导作用，促进道路安全，以及继续为我们提供技术支持。

正如我们今天所讨论的决议草案所强调，墨西哥正与世界卫生组织一道积极参与目前已经开始的全球道路安全状况报告的拟定工作。世界卫生组织要墨西哥参加其一项新努力，以发展试点政策和方案，防止在我们地球的街道和道路上发生不必要的生命损失。世界卫生组织已收到彭博家族基金会的资金，这些资金将有助于大幅度减少因交通事故而造成的死亡、受伤或残疾人数。这是近年来所得资金甚少的一个公共健康领域。

为了增强由彭博家族基金会和世界卫生组织所提供的资源，墨西哥政府已决定，将两倍于我们现在所收到的援助资金投入现在在我国四个大城市中已经开始操作的试点方案。这些方案的目的在于解决酒后驾车、使用车座安全带和车上儿童防护装置、控制车速及行人道路安全问题等重要安全因素。

我国卫生部长最近发起一项空前的全国道路安全计划。我有幸主持的我国国家伤害预防中心，已获得重要预算和适当人力资源，以在国家一级执行道路安全措施。我希望能够在 2009 年全球部长级会议上，与各国分享我国在道路安全领域的积极成果和经验。

墨西哥卫生部已展示有力支持，因为我们认为，卫生部门可在多方面为改善道路安全作出贡献。首先，我们的公共安全举措侧重预防，虽然我们也不忽视紧急医疗抢救、住院、长期照料与康复等。但我们重点侧重预防。我们解决公共安全问题的方针以科学为基础。它本质上是一种协作性方针，强调需要突出多部门协作，我们希望这也将成为拟于 2009 年 11 月在俄罗斯联邦举行的第一次全球道路安全问题部长级会议的特色。

墨西哥强烈支持今天由阿曼代表介绍提出的有关改善全球道路安全的决议草案。我们同意，我们必须调动更大的政治意愿，执行《预防道路交通伤害世

界报告》的各项建议和关于改进全球道路安全的各项大会决议。

**汉内松先生**（冰岛）（以英语发言）：首先我要感谢秘书长的说明，传递关于加强全球道路安全的第 60/5 号决议执行情况报告（A/62/257）。我也借此机会，向阿曼苏丹国政府表示感谢，感谢他们主动提请注意全球道路安全危机这一重要问题。主席先生可以放心，我们将充分支持这项工作，因为没有国家不受这一现代祸害的影响，即使是远离他国的岛屿。

报告提供的数据说明情况严重。每年有将近 120 万人死于交通事故，另有数百万人受伤或致残。在全球，交通事故是造成 10 至 24 岁人口死亡的重要原因，可与疟疾或肺结核死亡率相比。

该问题的解决，在很大程度上需要提高认识，说服驾车者改变其行为。换言之，交通事故伤亡是可预防的。

与其他许多国家不同的是，冰岛的交通事故死亡大多并非发生在城市地区。事实上，近年来，建筑物密集地区的事故发生率明显下降，现在统计显示，去年冰岛交通事故 90% 以上发生在乡村地区。冰岛担心的是，为减少此类交通事故严重伤亡人数而采取的行动不见成效。研究证明了造成交通事故有若干关键性因素的结论，这些因素是超速、酒后或使用其他药物之后驾车、开车不系安全带以及基础设施差。

根据这些资料，冰岛运输、交通和民政事务部已制定一项四年交通安全计划，覆盖 2007 至 2010 年，2007 年该计划得到冰岛议会通过，成为整个运输政策计划的一部分。这项交通安全计划的主要目的是采取行动，制止酒后和/或吸毒后驾车，制止超速和不系安全带，并采取措施改善道路基础设施和实施计划规定的其他具体任务。计划特别强调对学龄前至 18 岁年龄群开展道路安全教育。这样做的目的是，对儿童实施全面道路安全教育，将为负责任的交通行为奠定基础，进而打破交通事故不可避免的观念。

冰岛当局特别感兴趣地注意到，宣布 2007 年 4 月 23 日至 29 日为第一个联合国全球道路安全周，专门针对年轻的道路使用者。冰岛以有效的方式开展道路安全周活动期间，开展了各种方案活动。有趣的是，数字显示，与一年前同期相比，道路安全周期间交通事故大幅度下降，而且在其后数周继续下降。

联合国全球道路安全周在冰岛取得成功，主要是由于有关方面，如政府、警察、非政府组织、地方当局和媒体之间协作成功。联合国提出的在全球范围内展开道路安全周的倡议，突出在该领域展开国际合作的价值和意义，特别是在发展中国家展开努力。

冰岛自豪地成为我的朋友福阿德·希奈大使今天早些时候介绍的有关全球道路安全的决议草案 A/62/L.43 的一个提案国。我们高度珍惜希奈大使积极主动和建设性的作用，将这一重要问题提请联合国重视。

交通事故伤亡继续是一个严重的公共健康与发展问题，有破坏许多国家的发展成果，对发展中国家造成巨大经济负担的危险。因此，我们必须加强国际努力，提高人们对全球道路安全的认识。

冰岛热烈欢迎俄罗斯联邦提出愿主办 2009 年第一次道路安全问题全球高级别会议，并提供必要的财政资助。此次会议应促进国家和区域促进道路安全的努力，汇集各国运输、基础设施和卫生部长。会议将发挥提高加强对全球安全道路问题的政治与机构对策的重要作用。

**裴世江先生**（越南）（以英语发言）：首先我要感谢秘书长转递题为“加强全球道路安全”的报告（A/62/257），供大会审议。我也要感谢世界卫生组织（卫生组织）与联合国道路安全协作机制其他伙伴协商编写该报告。我们特别感谢阿曼和俄罗斯联邦两国代表团坚持不懈的努力，起草有关加强全球道路安全的决议，我国有幸成为该决议提案国之一。

我们对自 2005 年 10 月通过第 60/5 号决议以来，在国家、区域和国际三级所展开的大量协助努力，以

解决道路安全问题感到鼓舞。但是，我们感到震惊的是，报告说，今年交通事故伤亡依然是一个严重的健康问题，是造成世界各地死亡、受伤和致残的一个重要原因，造成近 120 万人丧生，另有数百万人受伤和致残。这些伤亡不仅构成一个严重的健康问题，而且威胁到许多国家来之不易的发展成就。

交通事故给低收入和中等收入国家造成的损失，估计每年在 650 亿美元至 1 000 亿美元之间，超出这些国家所得到的发展援助总额。这方面遗憾的是，正如卫生组织指出的那样，通过合理分析和应对措施，这种交通事故伤亡在很大程度上本是可以预防和控制。

每当提起交通安全问题，越南始终是备受关注的国家之一。鉴于越南人口密度高、城市化进程快、持续的高经济增长率以及因此造成路上车辆数量急剧增加，越南的交通运输基础设施未能同步发展。

道路使用者对遵守交通安全规则依然不够重视。结果，道路交通事故数量急剧增加。官方统计数字显示，2007 年大约有 15 000 起，占各类交通事故的 96%。多数死者和伤者的年龄在 15 至 49 岁之间，这个年龄层占总人口的 56%，他们是经济活动最活跃的人。亚洲开发银行纯粹从经济角度进行的一项研究估计，2002 和 2003 年越南交通事故每年给国家造成将近 9 亿美元的损失。

越南政府深深了解道路交通事故的严重后果，特别是道路安全同可持续发展之间的联系，因此我们非常重视并高度优先关注道路安全问题。为了提升运输基础设施系统制订了《2001-2010 年改善交通安全全国战略计划》；建立了一个确保交通安全的法律制度；设立了一个交通事故数据库；开展了宣传、教育和交流运动；动员所有政府和非政府的全国性和地方组织参加道路交通安全努力；建立了一个车辆安全检查制度；并且执行了严格的执法措施。为了奖励良好做法和惩处违反行为，颁布了一系列政策和机制。全国交通安全委员会已经成立，作为负责领导和协调各部和各地执行国家道路安全计划的工作的机构间政府机

关。去年，越南首次举办了联合国全球道路安全周，期间进行了各种宣传、教育和交流活动，并加紧实施安全条例和法律。

所有这些努力合在一起产生了某些初步的积极成果。这里，由于时间限制，请允许我只为大会举一个这种结果的例子：摩托车事故造成的头部创伤的减少，摩托车是越南最常见的个人交通手段。

截止 2005 年 10 月，越南大约有 1 600 万辆登记的摩托车，大约每五人一辆。2005 年，70% 的道路撞车涉及摩托车，88% 的相关死亡原因是头部创伤。我国最大和人口最多的城市胡志明市的最大医院 Cho Ray 医院的数据表明，其 85% 的交通事故病员是摩托车手，将近 74% 因交通事故而住院的人脑部受伤。

因此，越南政府把通过戴头盔增进摩托车手的安全作为最优先的政策问题。我们采用了各种可能的手段，包括教育、公共宣传和执法行动，以增加戴头盔的人数。在第 32 号政府决议通过之后取得了真正的突破，根据该决议，自 2007 年 12 月 15 日起，在越南所有道路上必须戴头盔。从那以来的三个半月的时间很短，我尚未获得交通安全情况改善的具体数字。然而，我看到全国各地出乎意料地严格遵守该决议，我可以向大会保证，交通事故中的死亡人数已明显大大减少。

这一切归功于许多行动者：政府的政治意愿；人民日益提高认识和增进守法的意识；私人部门的初步和积极的参与；以及各民间组织的创新和灵活的参与。

最后但当然同样重要的是，外国因素在这方面发挥了极其重要的作用。这些年来，我们同许多国际伙伴密切合作并接受了宝贵的财政和技术援助，仅举几例，它们包括世界银行、亚洲开发银行、瑞典国际发展合作机构和世界卫生组织。许多非政府组织和民间社会组织，包括亚洲预防创伤基金会、国际残疾协会、红十字会与红新月会国际联合会及其法国和美国分会，在越南积极活动，同我们进行了富有成效的合作

并提供援助。光是在我刚才提到的戴头盔运动中，我们同许多国际组织和个人进行了有机的合作，特别是全球道路安全倡议、亚洲预防创伤基金会，以及国际汽车联合会亲善大使影星杨紫琼。

请允许我借此机会代表越南政府和人民深切感谢国际社会对解决越南交通问题作出的了不起的贡献。在这方面，我也谨对俄罗斯联邦政府提议在 2009 年担任第一次全球道路安全部长级会议的东道主表示赞赏和支持，并指出我们期待那次重大会议取得积极的切实成果。

展望未来，道路交通安全问题仍然充满巨大的挑战，要求我们作出协调的全球努力。我国越南保证再接再厉，制定并有效执行道路安全方案和行动计划。我们在努力中将遵循“预防道路交通创伤世界报告”和我相信大会本届会议将要通过的改善全球道路安全的决议草案，在该草案的范围内我们将达到我国总理本月早些时候在 2008 年 3 月 4 日签署的第 259 号决定中规定的在 2010 年之前把交通事故死亡人数减少 5% 至 7% 的目标。我们再次真诚地希望，越南将继续获得国际社会提供的亟需的合作与援助。

**沙胡沙龙西夫人（泰国）（以英语发言）：**我谨同前面发言的各位尊敬代表一道，表示我国代表团对主席提请大会第六十二届会议关注全球道路安全的严峻问题的赞赏。我谨赞扬阿曼对全球道路安全问题的长期承诺。我国代表团也对俄罗斯联邦政府主动提议担任 2009 年第一次道路安全问题高级别全球会议的东道主，表示赞赏。即将举行的那次高级别会议确实将把国际社会对全球道路安全危机的关心和了解程度提升到新的高度。这是完全应当的，因为在世界的道路上每年有 120 多万人死亡，5 000 万人受伤。

我国代表团坚信，这一全球祸害造成了毁灭性的影响，其杀人之多相当于疟疾和肺结核病，尽管如此，经过在国家国际各级所有利益攸关者的积极和持续努力，道路交通造成的死伤是能够避免和减少的。

道路撞车现在是全世界 10 至 24 岁的儿童和青年的主要死因。令人震惊的是，全世界道路交通伤亡人数的一半以上属于 15-44 岁年龄组，这是主要的挣钱和养育子女的年龄组。2004 年《预防道路交通伤亡世界报告》预计，如不作出重大努力，到 2020 年，中低收入国家撞车死亡率将上升 80%。交通死伤的递增效应所引起的家庭损失、人力资源和整个国家的经济和社会损失是灾难性的，构成了严重的威胁。这一危机对发展中经济体造成的经济负担相当于多数国家每年国民总产值的 1% 至 2%。道路交通事故在中低收入国家每年造成的损失估计为 650 至 1 000 亿美元。这绝不是小数目，因为这些经济损失可对许多国家的社会和经济努力产生负面影响。

在这方面，我谨赞扬世界卫生组织（世卫组织）在联合国系统内发挥的道路安全问题协调员的作用。世卫组织编写的载于文件 A/62/257 的秘书长报告恰当地描述了改善全球道路安全的各方面的进展，特别是联合国区域委员会和其他联合国机构同国际伙伴之间的合作，以执行大会第 58/289 号和第 60/5 号决议，以及《预防道路交通伤亡世界报告》所载的各项建议。其他主要和有益的审议活动包括：启动了无数提高认识运动和宣传活动，并制定了有关道路交通伤亡数据的收集和研究的的良好做法指南。这种多方利益攸关者的参与和措施，将促使我们克服全球道路安全危机的努力取得巨大成功。

泰国非常重视道路安全问题，我们每天都看到宝贵生命的损失。2003 年，泰国道路撞车造成 14 012 人死亡和 79 692 人受伤。每年在 1 月的新年假期和 4 月泰国传统新年宋干节假期期间，死伤人数最多。绝大多数伤者是摩托车手。大约 30% 的道路交通撞车同喝酒有关。因此，道路安全问题是我们的国家议程上的优先事项。2003 年设立了以副总理为首的道路安全行动中心，它是以综合方式监督和协调各部门的道路安全努力的牵头机构，以便通过实行泰国的国家道路安全战略，防止和减少道路撞车并提高道路安全标准。

该战略包含五个组成部分：第一，执法；第二，注重改善道路状况的工程设计；第三，教育宣传和参与；第四，紧急医疗服务；以及第五，评估。该中心也计划并执行行动计划，并鼓励政府机构、私营组织、非政府组织和民间社会的合作。成功的主要审议活动包括：“不要酒后驾车”运动、鼓励戴安全头盔的运动、强行规定使用安全带和限制时速，并让社区参与公众教育和提高认识活动。通过各方的坚持努力，每年道路伤亡引起的死亡人数从 2003 年的 14 012 人下降到 2007 年的 12 492 人，宋干节假日期间的伤亡人数从 848 人死亡和 52 058 人受伤急剧下降到 2007 年的仅仅 361 人死亡和 4 805 人受伤。

泰国认为，区域和国际各级有关全球道路安全的合作能够大大促进我们共同事业的成功。为此原因，泰国参加了许多论坛并积极执行其各项建议，包括各项联合国决议、《预防道路伤亡世界报告》、有关改善亚洲及太平洋道路安全的部长级宣言，以及有关东南亚国家联盟（东盟）各国道路安全的金边部长级宣言。

泰国宣布 2004 年为道路安全年，并为执行世卫组织全球道路安全运动举办了各类活动。2007 年 4 月，泰国组织了联合国道路安全周，重点针对使用道路的年轻人。此外，泰国同其他亚洲合作对话组织的成员一道在 2007 年 4 月 25 日纪念亚洲合作对话组织道路安全日，这也是配合联合国道路安全周的活动。在区域一级，东盟制定了东盟区域道路安全五年期战略和行动计划（2005-2010），它将增强区域的合作并促进更安全地使用道路。

对许多国家而言，缺乏财政资源是它们增进道路安全的主要障碍。调动资源是需要国际社会更多关注的挑战。在这方面，泰国欣见世界银行 2006 年设立的全球道路安全融资机制的进展，它已经获得许多资金来源，以支助道路安全工作。

最后，尽管全球道路安全问题仍然是一项挑战，但在国家和国际各级取得了相当大的进展。它既是一个公共卫生问题，又是一个发展问题，因此需要社会



各阶层和整个国际社会作出一致努力来加以解决，并帮助所有人更加安全地使用道路。

**尼基托夫先生**（乌克兰）（以英语发言）：首先，我国代表团谨赞同斯洛文尼亚代表团刚才以欧洲联盟名义所作的发言。

我们谨感谢秘书处分发秘书长根据议程项目 46 “全球道路安全危机”提交的报告，报告提供了有关执行大会第 60/5 号决议中关于改善全球道路安全的建议的最新情况。

乌克兰希望，最近在国际一级合作进行的宣传努力提高了各国和国际上对道路安全的认识。

以技术进步为基础的迅速工业发展一直是过去数十年里世界发展的一个特点。无疑，工程工业的发展也是世界发展的一个特点。结果，世界上汽车的数量不断增加。

这一进程对社会发展的积极影响是不容争辩的。但是，它也带来了高度的危险。随着不同交通工具的使用变得更加普遍，事故造成人命和物质损失的可能性也增加了。

汽车事故和道路交通伤害造成的死亡对世界人民的健康构成了重大和日益增加的威胁。迄今为止，道路安全不是千年发展目标或《千年宣言》的一部分，通常未被纳入可持续经济发展的方案。

实现并维护道路交通安全制度遇到明显的障碍。许多国家的技术能力低，缺乏该领域中合格的专家，减慢了制订和引进有效的道路安全战略和方案的速度。结果，全球道路安全问题往往不是国家或区域政策中的优先公众健康问题。对道路基础设施的投资有限，也造成道路事故中死伤人数的增加。

因此，我们吁请有关各方考虑到面临最大风险者的需求，加快提供技术和财政援助，以加强和改善道路安全领域中的合作。发展健全的道路基础设施也能确保更广泛的就业机会、培训工作人员，以及改善公众健康。这将需要增加经济中的外来投资水平。

具体谈到我国乌克兰，它面临着全球道路安全危机中的众多挑战和威胁。最近，由于道路事故，我们看到道路交通伤亡大幅增加。我谨通知大会，面对这一威胁，乌克兰总统维克托·尤先科先生和我国政府提出了旨在减少道路事故数量和减少伤亡及生命损失的立法。

我们将继续不遗余力地提高对违反交通条例和规则的责任水平，并建立一个改善道路安全的有效的国家体系。在这方面，乌克兰欢迎摆在我们面前的决议草案（A/62/L.43）的有关规定，并且作为其提案国之一，期待着它获得有效的执行，尤其是在各联合国区域委员会一级得到有效执行。

**森先生**（印度）（以英语发言）：我们感谢秘书长提交其说明，转递世界卫生组织（世卫组织）根据 2005 年 10 月 26 日第 60/5 号决议编写的有关全球道路安全危机的全面和有益的报告（A/62/257）。我们也要对阿曼代表团为支持本议程项目不断作出的努力表示赞赏。

印度非常重视解决道路交通安全问题。印度有着世界上最长的道路网，长度超过 330 万公里。自本世纪初以来，道路交通每年增加 10% 以上。此外，道路交通在总体交通中的份额稳步上升——目前，65% 的货运和 86% 的客运是道路运输。尽管我国的公路大约只占道路网的 2%，但它们承受了道路交通总量的 40%，造成很高的交通密度，增加了该问题的复杂性。

印度也了解道路事故对发展和国民健康的严重影响。印度积极努力加强道路安全和减少交通事故的不利影响。按照世卫组织报告的建议，印度已经设立了一个道路安全问题牵头机构。印度道路运输和公路部授权负责制订道路安全政策。它以国家道路安全政策的形式制订了道路安全标准，并编写和执行年度道路安全计划。此外，它收集、编纂和分析道路事故统计数字，并采取步骤在全国发展一种道路安全文化，同民间社会合作举办各种提高认识运动。

印度认为，道路安全有三个方面——工程设计、执法和教育，并正在所有三个方面采取行动。已经成

立了一个道路安全和交通管理特别委员会，并正在审查它的报告。印度加入了 1998 年《统一车辆条例世界论坛协定》，以便在机动车辆安全条例方面采用国际最佳做法。目前我国许多地区分发智慧卡驾驶证和车辆登记证。我们正在审查和更新陈旧的规章和法律。

我们定期组织让非政府组织和其他利益攸关者参加的广泛的公众宣传运动。我们每年举行道路安全周，最近于 2008 年 1 月 1 日至 7 日举行了以“谨慎驾驶！不鲁莽驾驶！”为主题的第 19 个道路安全周。每年向在道路安全领域中作出值得赞扬努力的机构和个人颁奖。

虽然最好由国家和地方政府处理与加强道路安全和努力减少道路安全伤害相关的问题，但世卫组织的报告正确地凸显了促进这方面国际合作的重要性。发展中国家受到道路事故的最严重影响，增加国际合作以协助发展中国家有效解决道路安全问题的重要性怎么强调也不为过。

能力建设、技术援助、交流最佳做法、宣传及提高认识等问题，是需要考虑到发展中国家的需求的情况下进行更大合作的一些领域。在这方面，我们赞扬世卫组织和各联合国区域委员会，特别是亚洲及太平洋经济社会委员会的努力。

调动财政资源以协助发展中国家的努力也是重要的。尽管世卫组织的报告提到一些融资机制，但它们同问题严重性远远不相称，需要紧急加以扩大，特别是在国家方案支助方面。我们也需要认识到，使可能在一个地区制订的标准普遍化，并非总是可行的，因此必须考虑到世界不同地区的具体情况。

有鉴于此，我们强烈支持有关在联合国的主持下举行一次全球道路安全问题国际会议的呼吁，以加强这一重要领域中的国际合作。我们热烈欢迎并感谢俄罗斯联邦政府倡议在 2009 年举办和资助第一次全球道路安全问题高级别（部长级）会议。我们希望，这项倡议将为今后举行一次有关全球道路安全的联合国会议提供必要的动力。

在结束发言之前，我谨对联合国道路安全合作行动“说到做到”表示满意，它在包括联合国在内的参加这一合作行动的组织内部改进车队的安全。这是一个创新办法，也许可被大公司采用。

**艾季莫娃夫人**（哈萨克斯坦）（以英语发言）：我们非常感谢有机会在今天关于这个非常特殊和重要的项目的辩论中发言。首先，我要感谢秘书长转递载于文件 A/62/257 的关于全球道路安全问题的报告。我们也要赞扬阿曼和俄罗斯联邦的常驻代表团在拟议有关全球道路安全的决议草案（A/62/L.43）方面所作的努力。我国非常赞赏为我们提供机会加入该决议草案提案国名单。

我们对交通事故造成的伤亡人数在许多国家增加并导致生产力最强的年龄组成员的死亡感到非常关切。统计数字表明，每年由于交通事故有 100 多万人死亡，5 000 万人受伤，致使我们在国际一级把这个问题同艾滋病毒/艾滋病大流行病和武装冲突受害者等问题一道处理。然而，尽管这一统计数字是严酷的，但有一个解决这一问题的办法。许多国家拨出更多资源改进基础设施，成功地克服了这个问题。某些干预行动只需政府作出承诺即可——例如颁布有关个人安全驾驶责任的立法。

哈萨克斯坦完全赞同全球对道路安全危机的关切。我们欢迎摆在大会面前的决议草案，它为国际社会减少道路死亡人数的进一步一致行动奠定了基础。

我国最近的统计数字令人震惊。2007 年，约 24 000 人成为交通事故的受害者。近 4 500 人死亡，大约 19 000 人受伤。决议草案提到的所有五种危险因素都是造成这些可怕统计数字的原因。我国幅员辽阔、人口稀少和居住地点分布不匀——致使维修基础设施的费用高得惊人——是额外的消极因素。

然而，努尔苏丹·纳扎尔巴耶夫总统在向哈萨克斯坦人民所作的年度报告中，把发展道路基础设施和采用全球道路标准作为优先目标。哈萨克斯坦政府最

近通过了一项 2006-2015 年期间国家运输战略，其中包括在预算中为改善道路基础设施拨出 260 亿美元。

我们还采取一些措施消除道路事故的消极后果。哈萨克斯坦议会目前正在制订有关加强对不安全驾驶的责任和改进急救制度的立法。此外，我国同欧洲安全与合作组织和联合国欧洲经济委员会等实体建立了伙伴关系。这些伙伴关系使我们能够了解成功的经验和最佳做法。

我们要表示对该决议草案的充分支持，因为其规定符合哈萨克斯坦的承诺，即把道路安全作为我国可持续发展的一个辅助因素。我们也欢迎俄罗斯联邦决定举办第一次道路安全问题全球高级别部长级会议并为其提供必要的财政支助。

**卡特-福斯特女士**（美利坚合众国）（以英语发言）：每年世界各地有 120 多万人死于道路事故——每天 3 000 多人，相当于疟疾或肺结核病造成的死亡人数——并且有 3 000 万至 5 000 万人受伤和/或致残。其中多数死亡和致残发生在发展中国家，这些损失对家庭和国民收入造成重大损害，使国内总产值减少 1% 或更多，并超过了收到的发展援助资金。

道路交通伤害造成的损失是可以避免的。我们不应该认为这种损失是理所当然的，我们不应接受道路撞车及其造成的相关生命损失是我们为交通或经济增长与发展付出的代价。用 2007 年联合国全球道路安全周的主题来说，“道路安全防患未然”。

美国支持决议草案 (A/62/L.43)，其中要求举行一次全球道路安全问题部长级会议，以提高全球认识，并把道路交通伤亡及其相关代价问题提升为就所有国家为在全世界把这一祸害减少到最低限度能够采取的具体行动进行的国际对话。我国已经为支持《预防道路交通伤亡事件报告》所载的各项建议做了大量努力，我们将继续做更多的努力。

多年来，我们在人类和技术进步方面学到许多东西，使我们能够减少道路伤亡。然而，在我国道路上，每年有 43 000 人丧生。通过人类和技术的进步，我

们学会大量防止撞车和减少道路伤亡的有效战略。我们愿意同其他国家分享这些经验教训，它们可能受益于我们在美国和世界各地的经验。

减少道路交通死亡方面的成就将不会是轻而易举、或迅速取得的。美国花了数十年才制止 1960 年代后期达到高峰的机动车辆死亡人数的上升。建造更安全的道路和汽车并教育和培训驾驶员和行人耗费时日。国家公路交通安全署、疾病防治中心以及最近国务院等美国政府机构，努力推动全球道路安全努力。此外，非政府的努力，例如积极和热情的非政府组织的工作，在增强对这个问题的支持方面起了很大的作用。

道路安全事关健康、商业、运输和贸易。这是一个重要的经济发展问题，也是一个全球安全关切。部长级会议将启动各国政府的必要合作，同国际社会和非政府及私人部门的伙伴一道，减少道路伤亡。在世界卫生组织的领导下——同卫生、运输、教育和其他国家部委以及私人部门密切配合——我们作出合作努力，就能够取得更大的成功，拯救数以千计的生命。

**津苏先生**（贝宁）（以法语发言）：首先，我要感谢主席召开今天有关改善全球道路安全的会议，以便审议秘书长转递的内容非常翔实的报告 (A/62/257)。这是一个影响到世界各国人民生活的重要问题。道路交通会有危险，特别是发生事故和造成伤亡。

在贝宁，运输基础设施的状况，特别是道路状况，很快对车辆造成损耗。道路标志不规则和不足，通常破旧的车辆达不到技术标准，再加上使用者的放肆和危险行为造成对基本道路规则的不遵守，都增加了人为失误的风险。此外，收入不足导致车辆的过度使用和维修不良。这是大大增加在贝宁这样的南方国家里发生严重事故的危险的一些因素。

此外，在我国这样的一些国家里，在需要紧急救护的严重车祸中，几乎不存在幸存的机会。其具体原因是到医院的距离遥远、缺乏任何现场的迅速救护机制、缺乏合格的人员、以及还有许多其他加重困难的

情况，这些因素合在一起决定了道路事故受害者的命运。

国际交通要道对两边的居民造成严重伤亡。无数生命由于源源不断的过境车流而天人永隔。

改善人员和货物的流通是贝宁政府去年4月通过的全国减少贫困促增长战略的一个基本要素。它包含一项改善道路交通安全的全国战略。政府想要确保对现有道路网络的适当维护，而且也要改善道路安全的管理和防止交通造成的损害，同时考虑到噪音、空气污染和对使用者的人身危害。我们也谋求通过对危险行为的更好管教，来加强环境管理和道路安全。

人们必然欢迎联合国发展集团对改善道路交通安全问题的关心。运输、保健和安全部门之间在这个领域的合作能够有效帮助减少道路使用者面临的危险，并促进事故和伤残的预防以及对伤残的必要治疗。

除了提高认识的活动之外，还应当特别关心促进必要的投资，以改善运输基础设施并加强保健部门提供急救服务和医治伤员的能力。显然，安全机关执行严格的交通管制政策对贝宁这样的发展中国家极其重要。

在这方面，我们谨欢迎世界银行设立全球道路安全融资机制，其目标是减少我国这样的中低收入国家的道路事故中的伤亡。我们欢迎向该机制捐款的国家的努力，并促请拥有汽车制造业的国家提供定期捐款。

道路安全问题高级别会议必须把该机制的资金筹供问题当作基本问题加以审查。应当特别关注发展中国家的道路安全，作为制定促进道路安全的有效战略的综合做法的一部分。确定执行这些战略所需资源的有效调动机制，也是同样重要的。

我国代表团赞同摆在大会面前的决议草案。我们希望，该草案的通过和执行，将使我们能够确保定于2009年在莫斯科举行的世界会议的适当筹备和成功。

**代理主席（以英语发言）：**我现在请罗马教廷观察员发言。

**斯瓦内普尔先生（罗马教廷）（以英语发言）：**我国代表团谨感谢阿曼代表团在这一重要问题上的领导作用以及俄罗斯联邦慷慨提议担任明年道路安全问题高级别会议的东道主。

人员流动和货物运输可追溯到人类历史的最早时期。新技术的问世开创了人员和货物在国内和国际日益增长的流通。人是这种现象的核心，因为对具有内在社会性的人而言，道路和车辆不仅是运输货物的手段，而且是增进跨边界社会交往的重要因素。

今天，道路安全不仅对发达世界各国人民产生影响；它也涉及所有人，不分地理位置或经济状况。不幸的是，在全球流通增加的同时，车辆事故也不幸增加，造成财产破坏和人员伤亡。事实上，每天有3000多人死亡，几乎每6秒钟就有人在交通中受伤，这表明改善道路安全的必要性已成为国际关注的问题。

这个问题要求地方、国家和国际领导人采取积极主动的道路安全措施，以便人员流动的增加不会以人类生命为代价。只有得到必要的政治、社会和经济资本的支持，这些措施才会有效。

虽然解决道路安全需要技术措施，但也必须注重人的因素。人们倾向于把交通事故归咎于不良的基础设施、设备或道路状况。然而，绝大多数车辆事故和死亡与驾驶者行为直接有关，例如超速、开“霸王车”、酒后或吸毒后驾车、以及各种形式的注意力分散。

另外，不仅驾驶员，路人也应遵守道路安全规则，并适当关心和照顾其他道路使用者。

早在1956年和近在去年关于道路安全的文件中，罗马教廷不断设法教育驾驶人和其他道路使用者了解其义务和道德责任，要求他们遵守交通规则、遵守车速限制、系保险带、避免喝酒，并实际上采取所有道路安全预防措施。

我国代表团欢迎本决议的通过，并期待着进一步讨论这个议题。我们保证，罗马教廷继续致力于帮助改善全世界的道路安全。

**代理主席（以英语发言）：**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。

**舒尔茨先生（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：**自从红十字会与红新月会国际联合会（红十字与红新月联合会）在其年度《世界灾害报告》中专门用一章的篇幅讨论道路安全问题以来，十年已经过去。那是第一次发出国际警报，第一次有人对世界各国说：小心，我们面临一个新的重大公共健康危机，除非立即采取重大的协调行动，否则它很快将成为一场严重灾难。

今天，2008 年，道路撞车同肺结核病和疟疾一样是全球性的主要杀手，是 15 至 50 岁年龄层的主要死因，大部分是在中低收入国家。尽管必须采取的最重要措施是人所共知的，但情况还是如此。这些措施可以在网上随便检索和下载。“预防道路交通伤残世界报告”中提出了这些措施。那么，问题是：为什么没有取得如此必要的进展？

首先，缺乏可靠数据的事实表明，问题的严重性仍然遭到严重低估，除了人的悲剧之外，社会和经济代价仍然基本上未被计入。这不仅是新的道路和新车的问题；还必须确保道路采纳安全设计，以及道路使用者负责任的行为。能够减少道路死亡率的国家都执行了世界报告所列举的措施。

我们在“道路安全实用指南：各国红十字会和红新月会手册”中列举了这些在任何情况下都有效的紧急措施。关于加强全球道路安全的报告（A/62/257）第 19 段提到的该实用指南，不仅将帮助各国红十字会和红新月会，而且也将帮助广大的民间社会同政府一道进行工作，以便增强进一步改善道路安全的努力。该指南是同设在日内瓦的红十字与红新月联合会秘书处的全球道路安全伙伴关系共同编写的。

实用手册是采取行动的一个工具。它提出 20 项明确的建议，通过因特网在联合会网站：[www.ifrc.org](http://www.ifrc.org) 上以四种语文供全世界查询。它也确认并赞扬联合国大家庭为解决该问题所作的努力，特别是世卫组织领导的联合国道路安全合作机构的成立，红十字与红新月会联合会也是其中的一个伙伴。

在印发了那个手册之后，我们现在同全球道路安全伙伴关系一道进入第二阶段，将在世界各地举办区域研讨会。第一个研讨会将于 2008 年 5 月中在多哈举行。这也将突显各国红十字会和红新月会能够发挥的辅助公共当局的特殊作用。

道路安全问题的国际宣传活动自 2004 年以来取得了很大进展，本次辩论就是某种成功的证据。然而，除了个别例外情况，捐助国迄今未把道路安全问题纳入其国际发展合作战略，尽管它们认为这是本国的一项优先挑战。这方面显然有很大的改进余地。

红十字会和红新月会及其数百万志愿者常常最早到达事故地点并协助受害者。我们作为目击者敦促各国政府非常认真地对待这个问题的严重性，并协作扭转目前的致命趋势。我们高度赞扬阿曼苏丹国主持起草今年关于全球道路安全的决议草案，并非常赞赏和完全支持明年举行一次由俄罗斯联邦主办的有关道路安全问题的全球部际会议的想法。

**代理主席（以英语发言）：**我们听取了有关本项目辩论的最后一位发言者的发言。

大会现在将对题为“加强全球道路安全”的决议草案 A/62/L.43 采取行动。

在对决议草案采取行动之前，我谨宣布，自草案介绍以来，下列国家已成为提案国：阿富汗、安道尔、佛得角、中国、爱沙尼亚、哈萨克斯坦、墨西哥、摩尔多瓦、黑山、罗马尼亚、斯里兰卡和赞比亚。

我现在请巴西代表发言。

**阿尔维斯先生**（巴西）（以英语发言）：巴西谨加入其他代表团的行列，也成为这项重要决议的提案国。

**代理主席**（以英语发言）：我是否可以认为，大会决定通过决议草案 A/62/L.43？

决议草案获得通过（第 62/244 号决议）。

**代理主席**（以英语发言）：我是否可以认为大会希望结束对议程项目 46 的审议？

就这样决定。

下午 12 时 50 分散会。