



# 大会

第六十六届会议

正式记录

第一〇六次全体会议  
2012年4月19日星期四下午3时举行  
纽约

主席： 纳西尔·阿卜杜勒阿齐兹·纳赛尔先生 . . . . . (卡塔尔)

因主席缺席，副主席Sajdik先生(奥地利)主持会议。

下午3时15分开会。

## 议程项目138 (续)

### 联合国经费分摊比额表 (A/66/668/Add. 10)

代理主席(以英语发言)：按照惯例，我谨提请大会注意文件A/66/668/Add. 10，秘书长在其中通知大会主席，自其载于文件A/66/668/Add. 9的信件印发以来，多米尼加已缴付必要的款项，将其拖欠款项降低到《宪章》第十九条所规定的数额以下。我是否可以认为大会适当地注意到该文件所载的情况？

就这样决定。

## 议程项目12 (续)

### 全球道路安全危机

#### 秘书长的说明 (A/66/389)

#### 决议草案 (A/66/L. 43)

代理主席(以俄语发言)：我现在请俄罗斯联邦代表发言介绍决议草案A/66/L. 43。

基里亚诺夫先生(俄罗斯联邦)(以俄语发言)：道路安全问题继续是大城市面临的最紧迫挑战之一。这个问题对于城镇和都市住区而言，是同样重要的。国际社会认识到道路安全问题的严重性，这有力推动了各国政府在联合国、其他国际组织、世界银行和区域开发银行的支持下，在国家、区域和国际层次采取积极措施。3年前在莫斯科举行的第一次道路安全问题全球部长级会议大大加快了这一领域中的国际努力。该会议最后通过的《莫斯科宣言》呼吁会员国宣布2011-2020年为“道路安全行动十年”。后来又于2010年3月2日通过了第64/255号决议，该决议在上述倡议的基础上更进一步，发起了一场大规模的运动，以稳定和减少交通事故引起的全球死亡率。

我们再次承诺参与国际上的联合努力，以防止交通事故引起的伤亡。

我们准备继续采取切实步骤加强道路安全。

目前，我们正在努力制定新的联邦目标方案，在2020年之前改善道路安全。这将具有战略性，并将规定对该领域的法律和组织工具加以现代化。在该方案框架内采取的措施旨在防止道路使用者的危险行为、确保儿童的道路安全、确保车辆技术状况

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(U-506)。更正将在届会结束后编成一份单一的更正印发。



达到可接受的标准和建立车辆和行人交通管理制度，以及救助交通事故受害者。

今年秋天将在圣彼得堡就“道路安全即生命安全”的主题举行俄罗斯联邦联邦会议联邦委员会主办的第四届国际大会。我们邀请各国代表团与会。

我们高度重视国际合作，因为它在道路安全最佳做法和减少交通伤害方面发挥着关键作用。为此，我谨介绍题为“加强全球道路安全”的决议草案A/66/L.43。该决议草案的案文是在纽约这里谈判达成的，获得了充分的共识。我们愿感谢我们的伙伴提出实质性修正和建议，并感谢世界卫生组织、联合国欧洲经济委员会和其它国际组织秘书处提供协助。我们注意到，该决议草案已有80个提案国。

请允许我简要介绍决议草案的基本规定。文件表示赞赏根据《2011-2020道路安全行动十年全球计划》所开展的活动，世界卫生组织、联合国各区域委员会和俄罗斯联邦积极参与的联合国道路安全协作机制正在执行该计划。决议草案高度赞赏各国努力制定本国计划来执行《全球计划》。它还请各区域委员会继续采取措施，提高公众对于道路安全的认识。我愿强调，决议草案呼吁会员国在《全球计划》规定的所有主要领域，即道路安全管理、道路和运输系统安全、车辆安全、对道路使用者进行良好培训、以及迅速应对交通事故方面采取措施。

交通事故导致的伤亡给全球保健造成了严重问题。联合国自2003年起为减少交通伤亡所采取的有针对性的措施取得了积极成效。过去几年间，包括中低收入国家在内的很多国家道路事故呈下降趋势。我们在本国和全球减少交通伤害的共同努力不仅将会挽救数十万人的生命，而且也将促进世界的社会经济进步，其中包括到2015年实现千年发展目标方面。

我呼吁各国代表团支持该决议草案，并邀请所有会员国加入提案。

穆海里夫人（安曼）（以英语发言）：请允许我首先表示，我国阿曼苏丹国感谢秘书长提交文件A/66/389所载的全面报告。他在其中向我们介绍了全球道路安全部门为实现《道路安全行动十年》的目标所开展的活动和取得的成就，以及全世界正在开展的道路安全活动。

该报告描述了为防止道路交通伤害增多所作的努力，其中包括俄罗斯联邦2009年11月主办首次道路安全问题部长级全球会议和2011年5月发起《行动十年》计划。秘书长的报告还载有对于会员国有益的建议，即如何减少道路交通事故导致的伤亡，比如加入和执行联合国关于道路安全以及发展国家和地方监测和评估道路安全项目的能力从而推动道路安全事业的国际文书。

大会决定首次将道路安全项目纳入第五十七届会议议程。在该届会议期间，我国于2003年5月22日举行的全体会议上提交了“全球道路安全危机”的第57/309号决议。我在此要骄傲但同时也谦虚地谈谈我国政府带头通过时任第三委员会主席的我的前任为确保将道路安全问题列入大会议程所作的努力。我们也感到骄傲的是，我们发挥了先驱作用，在大会启动了首个国际性的道路安全运动，目的在于使后代享有道路安全。

阿曼提出的决议以协商一致方式获得通过，它是第一步，因为决议要求秘书长提交全球道路安全报告，以供大会第五十八届会议审议。我们从那时起已经取得了很大成就，大会就该问题举行了多次全体会议。世界卫生组织、世界银行和各区域经济委员会在提高人们对于这一十分重要的问题的认识方面发挥了真正的领导作用。举行了部长级会议，来处理道路交通伤害问题，建设更安全的道路，以及在国际、区域和国家等层面上为道路安全提供技术支持。此后数年中，大会响应国际社会降低道路交通事故死亡率的决心，通过了关于全球道路安全危机及如何改进的各项决议。近来，各国在道路交通安全领域的互动成为双边和多边国际合作中的一

个优先事项，并且正成为联合国和其它国际组织议程上的一个重要项目。

联合国数据显示，每年有约120万人死于道路交通事故，数百万人受伤或伤残。交通事故每年给个人及家庭造成的经济和社会成本高达5180亿美元。这一总额中的1000亿是由发展中国家承担的。有鉴于此，亟须提高对道路交通事故伤害的社会和经济成本的认识。可通过特别是在发展中国家加强道路交通安全最佳做法方面的信息和经验交流并提出预防性建议，来减少这种伤害。在这方面，我们呼吁进一步加大发展中国家努力建设道路安全能力的力度，并且增加国际财政和技术支助。在这一背景下，我们应赞扬联合国相关机构和其它组织为加强道路安全所做的努力。

我愿提及阿曼苏丹国政府在国家一级所采取的步骤，其中包括阿曼皇家警察为提高交通安全开展了外联努力。他们每年在阿曼各省散发将近100万份宣传公告，并制作电影，其中一些影片获得了道路交通事故方面的国际奖项。我还应提及，5月11日，在《2011-2020道路安全行动十年全球计划》出台的同时，我国举行了启动国家道路安全战略的庆祝活动。2009年，阿曼还根据国际要求和本国愿望，设立了一个指导委员会，以管理关于交通事故的研究方案。我们还为开办了一所交通学校，对年轻一代进行交通安全规章制度方面的教育。经与教育部协调，每年有6000多名学生来该校参观。自从2010年组织了一个有关该议题的座谈会之后，每年的10月18日被指定为交通安全日。

阿曼警察正在继续努力加强道路安全，最近启动了一项计划。按照该计划，三辆装有电脑和显示屏等现代技术的公共汽车将行驶在全国各地，介绍各种提高道路安全意识的方案并开办讲座。这些公共汽车将访问阿曼各省，以帮助提高社会各阶层的认识。为协助确保道路安全，阿曼皇家警察负责交通问题的局长还设立了一所道路安全学院，并加强了警察在培训交通官员、公交车司机以及行人方面的作用。该局长还努力改进安全标准，对车辆技术

检测站进行现代化建设，为其装备最新技术，并设置高质量的固定和流动测速雷达。自引进这些技术以来，违反限速规定的事件显著减少。

阿曼皇家警察救护车小组的作用也得到加强。警察同政府负责道路规划与建设的其它机构一道，参加了道路设计现代化的工作，以帮助阿曼现总长为56361公里的高速公路达到国际和地方的安全标准和要求。负责交通事务的局长还设立了一个网站，旨在提供全面提高交通意识的服务，回答公众的问题，以监测每日的交通事故情况。最后，我愿重申，在2009年关于道路安全问题的莫斯科全球部长级会议上通过的《莫斯科宣言》和发起“2011-2020道路安全行动十年”均清楚证明，国际社会致力于把道路安全问题摆在联合国政治议程上的优先位置。我们对此不能松懈，因为每年都有成千上万人的生命处于危险之中。我们欣见，摆在我们面前的决议草案确认了酒后驾车、吸毒后驾驶、超速、或驾驶时发短信或使用手机等不安全驾驶造成的巨大危险。我们感谢俄罗斯联邦介绍题为“加强全球道路安全”的决议草案。在该决议草案中，大会鼓励尚未这样做的会员国加入关于道路安全问题的联合国各项法律文书，并加以执行；考虑签署并批准《残疾人权利公约》；提名“道路安全行动十年”的国家协调人；改进道路安全方面的立法和规章；以及通过国际合作来处理道路安全问题。

为使我们加大国际努力，朝着保护生命、促进道路安全领域国际互动的共同目标一道努力，我欣然建议大会通过该决议草案。

约纳松先生（冰岛）（以英语发言）：2010年3月2日，大会通过了第64/255号决议，宣布旨在稳定并降低全球道路交通死亡率的“2011-2020道路安全行动十年”。今天摆在我们面前的决议草案（A/66/L.43）是该决议的后续，提出了若干旨在改进和加强道路安全数据的收集、执行新车评估方案以及改进道路管理系统的重要行动。

道路安全是一个所有国家都存在的问题。它每年造成约5000亿美元的损失和130万人死亡，预计死亡数字到2020年将达到近200万，这显然是促使我们采取行动的动力。

在“道路安全行动十年”方面，冰岛正在为“十年”制定一项国家计划，以补充当前的2011-2022年国家道路安全战略。冰岛的行动计划是基于与《全球计划》相符的五类支柱性国家活动，即道路安全管理、增强道路和机动安全、增强车辆安全、增强道路使用者安全以及碰撞后应对措施，并且考虑到冰岛的具体道路安全状况。

我们能够取得切实的成果。在冰岛，过去10年中我们成功地把道路交通死亡人数减少了一半，从2002年至2006年期间的每年平均25人死亡减少到2007年至2011年期间的每年平均13人死亡。这使冰岛成为人均和车均死亡率最低的欧洲国家。

我们还必须考虑车祸后受重伤的幸存者。请允许我强调，我国政府致力于在全国和国际上提高对于一类交通事故所致重伤的认识和理解。脊椎受伤者中有近一半是因车祸而受伤。据估计，目前全世界有400至500万脊椎受伤者，其中大多数人的年龄在20至40岁之间。

冰岛政府支持冰岛脊椎伤病研究所开展工作，力求减轻此类受伤者的痛苦。该研究所的目标是搜集这个学科中的科学知识，供知名医生和科学家从事研究之用。

这一倡议得到了北欧理事会的支持，该委员会已同意成立一个医生和科学家工作小组来研究北欧国家和国际上对脊椎伤病的研究和治疗方法，以便提出建议，加强治疗领域的工作。

我们鼓励会员国采取类似步骤，以增加对于交通事故所造成严重伤害以及更有效治疗乃至治愈这些伤害的办法的了解，把这作为其本国努力的一部分。此外，我们愿意通过我们的国家道路安全局和

冰岛脊椎伤害研究所，与所有有志于此的国家共享我们的知识。

最后，我们要感谢阿曼把这个问题提上联合国的议程，也感谢俄罗斯联邦继续推动作出集体努力，以保障所有道路使用者的安全和需要。我们从切身经验中体会到，在拯救生命和减轻受重伤者的痛苦方面可以取得切实成果。

邓洛普夫人（巴西）（以英语发言）：首先，请允许我赞扬大会主席召开本次非常重要的会议。

道路事故造成的死亡和重伤已成为国际社会今天面临的最紧迫公共卫生问题之一。因此，我祝贺俄罗斯联邦常驻代表团在这个问题上发挥牵头作用，成功主持了有关谈判，导致最终通过了题为“加强全球道路安全”的决议草案A/66/L.43。

巴西很高兴成为该决议草案的共同提案国，并且全力支持这一倡议。

我还要借此机会赞扬巴西议会议员乌戈·莱亚尔先生阁下和Sebastido Bala Rocha先生阁下、国家一体化部副部长亚历山大·加西亚先生阁下以及由巴西参议院议员、政府行政部门以及学术界组成的代表团与会，他们都参与处理这个问题，并且希望能取得积极成果。

乌戈·莱亚尔议员是巴西议会保护道路安全小组的主席，他还起草了一项国家法律，目的是通过加强执法和增加对违法者的刑事处罚来制约驾车者饮酒。

机动车道路运输改变了经济事务、贸易、就业和保健的面貌，造福全球各地的所有国家和社会。粮食和其它产品以更高效的方式进入更多市场。病人可以以能拯救生命的速度被送到医院，接受紧急医疗服务。紧急救济物品现在可以更迅速地运到受灾地区。这些裨益应当被视作我们各国社会的常态，我们有责任每天努力增进这些裨益。

当前的现实仍然提醒我们注意，需要做更多工作来防止发生事故，并且改善道路安全。不幸的是，今年全年，将有100多万家人和朋友获知其亲友在道路上死亡的噩耗。

更多的人将由于与交通有关的事故受伤。遗憾的是，这些事故导致的痛苦在全世界众所周知，在贫穷国家尤其如此。根据世界卫生组织（世卫组织）的估计，每年道路交通死亡事故的90%发生在贫穷国家。

在巴西，道路事故每年造成7万多人受伤。交通事故每年夺走6000多巴西人的生命。因此，我们特别坚定地推动国家立法，加强监测和执法，并且加强公众对道路事故造成的伤害的认识。

我们认为，为了改善道路安全，有必要采取多学科的行动，消除重大的道路安全隐患，例如不使用安全带和儿童约束装置，不使用头盔，在酒精和药物影响下驾驶，车速不当和过快、开车时发短信和不当使用手机等。今天摆在我们面前的这项决议草案强调指出了这些隐患。

根据世卫组织建立的联合国道路安全机制，巴西深入参与了旨在通过加强合作来改善道路安全的多项国际倡议。我们也坚信，《2011—2020道路安全行动十年》提供了理想框架，以便开展国际合作，并且支持制订国家计划，以此补充目前已有的国家道路安全战略。

本着这一目标，巴西一直积极参加“2011—2020道路安全行动十年之友”，这是一个由致力于使道路安全行动十年取得成功的各国政府和国际机构组成的非正式团体。

最后，我们高兴地支持决议草案A/66/L.43，我们认为，它将为实现我们的总体目标——突出强调道路安全的重要性和改善这个问题上的国际合作——作出又一出色贡献。

哈尼夫先生(马来西亚)（以英语发言）：我国代表团谨感谢世界卫生组织、联合国各区域委员会

以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴提出关于加强全球道路安全的详尽和全面的报告（A/66/389），以及其中所载关于实现“2011—2020道路安全行动十年”各项目标的建议。

我也谨代表马来西亚政府感谢俄罗斯联邦牵头提出了题为“改善全球道路安全”的决议草案A/66/L.43，以评估在执行“十年”计划的第一年中所取得的进展、提供新的动力，并阐述进一步开展全球道路安全合作的优先事项。马来西亚很高兴成为该决议草案的一个提案国。

马来西亚多年来积极提倡道路安全事项。马来西亚政府认识到有系统和有计划地处理这个问题的紧迫性，于2004年9月在运输部成立了道路安全司，作为协调、监测和执行道路安全方案的“一站式”机构。此外，运输部为2011—2020年期间起草了一份道路安全计划，内含马来西亚道路安全指导方针和倡议，并规定了6项道路安全策略。十年道路安全计划还概述了马来西亚的构想，以及为了实现该计划各项目标而需要克服的挑战和风险。

为了进一步在马来西亚挽救生命，政府制定了一项叫作“零死亡率构想”的长期政策，它是一项涉及安全的所有方面的安全政策和理论，包括驾驶人、车辆、道路基础设施和环境安全。这一构想的最终目标是，在道路环境中，没有人在可预防的道路交通事故中死亡或受重伤。

马来西亚还建立了各种平台，例如马来西亚道路安全研究所，以作为通过印刷媒体和优惠培训计划传播道路安全信息的“一站式”中心。该研究所对目前的道路安全程序进行研究和评估，以积累信息，而这些信息将构成其旨在加强道路安全的基于证据的干预方案的核心。此外，2009年9月成立的一个社区项目——马来西亚人联合一致改善道路安全——使马来西亚人能够表达他们对国内道路安全的想法和关切。更重要的是，它也成为每个马来西亚人思考如何能够发挥自己作用以改善道路安全和拯救生命的平台。

该项目让各行各业的马来西亚人在道路安全问题上起主导作用，帮助以新的方法提倡道路安全。在两年期间，该项目启动了各种方案，促使越来越多的马来西亚人参与改进态度，并为所有人提高道路的安全性。简而言之，它是一个民有、民治、民享的运动。

为了在改善道路安全方面有所作为，马来西亚执行了《国际道路评估方案》，它是一个活跃于全世界70多个国家的公益项目，它的愿景是一个没有高风险道路的世界。在马来西亚实施的这个方案有可能在20年里避免将近32000人死亡和受重伤。

马来西亚感到骄傲的是，一位马来西亚同胞、好莱坞明星杨紫琼担任了确保道路安全运动全球形象大使。杨紫琼领导该运动在2009年11月第一次联合国道路安全会议之前要求实行“行动十年”，并于2010年在大会发言（见A/64/PV.74），当时大会宣布了“联合国道路安全行动十年”。

每天，全世界有超过3500人在道路交通事故中死亡，每年世界上有将近130万人死于这种事故。道路交通事故造成的创伤是一个严重和迅速恶化的公共健康危机。这场危机对发展中国家造成的影响尤其严重，道路交通事故导致的伤亡有90%发生在那里。道路交通事故是全世界10至24岁之间年轻人死亡的主要致因；这个全球杀手造成的死亡人数同疟疾或肺结核病不相上下。

道路安全确实是最重要的问题之一，它将继续以各种方式影响我们每个人。在多数情况下，道路交通事故是可以预测的，因而也是可以预防的。因此，马来西亚将继续为公众成员提倡并实施道路安全倡议和方案，提高他们的认识，并建立安全文化。马来西亚也谨重申，联合国应当继续发挥主要作用，处理这个完全可以预防但却有致命后果的公共安全问题。

戈达德先生(巴巴多斯)（以英语发言）：巴巴多斯很高兴地与众多情况各异的会员国一道提出题为“改善全球交通安全”的决议草案A/66/L.43。

作为一个资源有限的小国，巴巴多斯负担不起交通事故造成的经济和社会代价。巴巴多斯现有的1980至2009年期间的撞车统计数字表明，所发生的事故从1980年的4200起增加为2009年的8317起。尽管巴巴多斯的统计数字也许不象其他一些国家那么惊人，然而，道路事故的数目实在太多。

在国际层面，有关车辆事故的统计数字令人吃惊。难以想象的是，全球各地每年死于道路事故的儿童人数竟然相当于巴巴多斯的全部人口。世界卫生组织预计，到2015年，道路撞车将是5岁及以上儿童过早死亡和残疾的主要原因。这种伤亡的90%发生在拉丁美洲和加勒比中低收入国家里。正是在此背景下，同时也鉴于我们道路事故的增多，巴巴多斯政府去年7月决定成立巴巴多斯道路安全理事会。

鉴于该理事会工作的重要性，巴巴多斯内阁决定，由总理担任理事会主席，运输和工程部长担任副主席，而且卫生部长也是该理事会成员，因为道路安全同个人和社会的健康有直接关联。鉴于参与道路安全工作的利益攸关方很多，因而必须谨慎行事，以确保理事会的组成能够尽可能地多样化。因此，理事会包括了来自私营部门、工会、保险业、石油交易商、汽车进口商、卫生和教育部门、警察、私营运输业者以及开展道路安全工作的非政府组织的代表。

委员会负有双重任务，一是就道路安全问题向政府提供咨询，二是制定和执行道路安全宣传活动以及开展公共教育方案。

总体目标是减少我国道路撞车事故的数量和严重程度，降低由此使社会付出的经济、情感和社会代价。此外，巴巴多斯政府正努力在有关立法的基础上继续推进，比如2002年颁布的要求系安全带的立法，系安全带大大减少了车辆事故导致的伤亡。内阁在全面审查了《道路交通法》之后，批准了对该法及其条例的几项修正。这些修正将涉及排放、公私车辆检查频率和呼吸式测酒等问题，并且将实行更多的限速措施。

巴巴多斯关心的另一大问题是驾驶过程中使用手机包括收发短信的问题。世界卫生组织提到的“分心驾驶”问题是地方当局非常关切的一个问题，正在《道路交通安全法》修正案框架内加以处理。

巴巴多斯重申，它坚定支持通过该决议草案，认为这体现了国际社会切实加强全球道路安全的意愿。正是出于这个原因，我们敦促各国全力支持通过和执行该决议。

塞万提斯·特雷霍先生（墨西哥）（以西班牙发言）：我欢迎有这个机会在大会第六十六届会议上发言，表示墨西哥支持俄罗斯联邦介绍的有关全球道路安全危机问题的决议草案(A/66/L.43)。墨西哥高度重视这个问题已有五年多的时间。我还谨代表我国总统费利佩·卡尔德隆·伊诺霍萨，转达我国卫生部长Salomón Chertorivski Woldenberg的问候。

墨西哥对于道路安全和交通事故问题并不陌生，这些问题影响到全世界各国。世界卫生组织发布的世界道路安全现状报告称，10个国家占到交通事故致死总数的62%。不幸的是，墨西哥在其中名列第七。所以，从2007年起，墨西哥就一直是联合国道路安全协作机制的积极成员，并于2008年3月在大会第六十二届会议上承认，我国每年交通事故导致超过17000人死亡。此类事故是5至35岁儿童、少年和青年的最大死因。

此外，每年交通事故导致35万多起需要入院治疗的重伤病例以及100多万起需要医疗的受伤病例。交通事故是我国终身性肢体残疾的第二大致因，因此而患有此类残疾的墨西哥人超过86万。交通事故是我国儿童致孤的第二大因素。社会经济和文化因素加剧了这种现象，其中包括我国80%的人口属于城市人口，过去10年中车辆数目翻番，官方数字称已达3300万辆。

最近的估算表明，墨西哥交通事故导致的伤亡所造成的经济损失每年总共超过100亿美元，约为国内生产总值的1.7%。鉴于这种情况，2007年，墨

西哥制定了包括多部门活动和后续行动计划在内的道路安全行动计划。我国建立了更好的观察和监测机制，成立了国家和各州道路安全中心。为了加强警力，现已启动一项国家方案，来监测是否饮酒驾驶。

我国通过国家道路监察员网络加强了基础设施，推进了教育方案，开展了特别针对儿童、以媒体为平台的提高公众认识大型活动。由于开展了该计划，与2006年数字相比，到2010年，所报告的道路事故大幅减少了9%；此类事故导致的入院人数减少5.6%；15岁以下未成年人死亡人数减少16.3%；公路事故中受重伤人数减少14.9%，此外还取得了其它积极成果。这些数字虽然令人鼓舞，但我们认识到还需要做很多工作。所以，我们赞扬联合国2011年5月11日宣布《2011-2020年道路安全行动十年》，而且有100多个国家参与该活动。

当时，墨西哥举办了一个区域会议，来纪念《行动十年》，来自拉丁美洲和加勒比地区29个国家的部长和副部长级代表与会。来自各个部门，其中包括世界银行、美洲开发银行、安第斯开发公司、全国汽车协会和60多个非政府组织的其他1000名代表也参加了会议。在该次会议的基础上，卡尔德龙总统在五个部——公共安全部、卫生部、交通运输部、教育部和外交部——代表在场的情况下，启动了2011-2020年国家道路安全战略。这项现已成为法律的国家战略符合在《联合国行动十年全球计划》中制定的五个行动支柱。鉴于我国为“十年”制定了雄心勃勃的目标，我们的这项战略无异于一个里程碑。这些目标包括到2020年把道路交通事故导致的死亡、受伤和残疾人数减少50%。实现该目标将拯救6万多人生命，防止12万多人身体受到残疾，防止150多万人严重受伤。这些裨益将导致节省500多亿美元，这是交通安全祸患在下一个十年中导致的直接和间接损失。

这些行动帮助在墨西哥掀起了一场前所未有的社会运动，联邦、州和地方等各级政府以及私营部门主要行为体和民间社会组织均参与其中。国家级

努力包括3月份在阿根廷布宜诺斯艾利斯召开的第十一届伊比利亚-美洲交通和道路安全负责人论坛等举措。该活动标志着伊比利亚-美洲道路安全观测站开始运作，这将使我们得以后续执行伊比利亚-美洲各国的的工作，力求在该领域中纳入数据收集和标准化机制。

此外，2011年12月5日在墨西哥梅里达召开的图斯特拉对话和协调机制第十三届国家元首和政府首脑会议上，伯利兹、哥伦比亚、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、多米尼加共和国以及墨西哥等国领导人就道路安全将是本区域优先事项达成一致。这些领导人还指示其卫生和交通部长设立一个中美洲道路安全方案。我们已启动组办该方案所需的技术工作，并期待将提出一项区域性道路安全倡议，并在10月份的图斯特拉机制下一届首脑会议上，在10国元首的见证下通过该倡议，以便为中美洲区域10国的2亿多居民造福，并有望在下一个十年中防止5万多人丧生。

尽管取得了重大进展，但是，仍有很多工作要做。墨西哥确认，道路安全危机是一个严重的情况，是一个公共卫生问题。墨西哥致力于落实《行动十年全球计划》中制定的将有助于加强道路安全的各项行动。墨西哥愿感谢阿曼苏丹国宣传这一议题。我们坚定支持俄罗斯联邦代表团今天介绍的关于加强道路安全的决议草案A/66/L. 43。墨西哥希望，今天该决议草案的通过将显示出加快落实我们“行动十年”承诺所需的坚定决心和持续的政治支持。

墨西哥重申，加强道路安全是我们各国实现可持续发展目标和千年发展目标能力中的一个根本性步骤。通过此举，我们或可防止下一个十年中500多万人丧生和5000多万人严重受伤，我们的人民指望我们这样做。

**Jawhara先生**（阿拉伯叙利亚共和国）（以阿拉伯语发言）：首先，我愿代表我国代表团，感谢俄罗斯联邦提出令人称道的倡议，介绍关于加强全球

道路安全的决议草案（A/66/L. 43），这是一个影响世界各地人民的极其重要的问题。我还愿感谢秘书处和各国国际组织编写了报告。

阿拉伯叙利亚共和国欣然与其它国家一道，成为该决议草案的提案国，特别是因为该草案涉及“2011-2020道路安全行动十年”——“十年”促使会员国与联合国各机构之间达成合作，同时促进非政府组织和私营部门参与，进而从最高层面保证道路安全。我们还愿特别感谢亚洲及太平洋经济社会委员会2011年5月17日举办的启动“十年”的活动。

叙利亚支持为在世界各地实现道路安全所做的国际努力。我们是联合国有关公约和关于道路和交通安全问题的各项国际公约的缔约国。我们高度重视道路安全，它对人类健康有如此重要的影响。我们成立了一个总理一级的高级别委员会，若干非政府组织和民间社会的代表也参与其中。他们共同制定了道路安全战略。在叙利亚，负责道路的公共机构努力确保各项国际道路安全标准得到执行，它们还拟订道路安全年度行动计划，并制定短期及其它更具前瞻性的计划。我国高速公路部正在改进交通流转和道路网络的标准。此外，这些机构还确保道路建设和安全符合国际标准；它们努力改进道路安全数据收集系统和道路管理系统；它们还确保各项标准符合道路安全法规，并得到相关部委的认可。

我国代表团愿提请注意一个重要问题，即：发达国家、各组织以及联合国各基金和方案应提供支助，为加强和建设发展中国家改善道路安全的能力提供资金并确保转让技术，从而对这些国家及其民众的发展产生积极影响。我们感到，当前和今后妨碍各国政府提高道路安全能力最严重的因素之一是对某些政府或机构实行的经济限制，这导致由于资金匮乏而难以执行道路安全计划。

我要重申，我国依旧是武装团体对公共和私营机构进行的恐怖主义袭击的受害者。我们要指出，在这方面，道路常常被劫持，出行者常常成为目标，不得不在危险的情况中出行。相应地这导致



事故发生，造成大量无辜者的伤亡，他们丧生或受伤，并且给发展和贸易造成严重影响，因为商业部门也使用道路。

**西扎热夫人**（埃塞俄比亚）（以英语发言）：请允许我首先感谢大会主席召开本次重要辩论，讨论改善全球道路安全的问题。我们也感谢秘书长提交说明（A/66/389），在其中转递了全面的报告和关于改善和加强道路安全的有益建议。

毫无疑问，公路运输是各国增长和发展的非常重要的手段，无论这些国家的大小、人口、工业产能或技术发展水平如何。公路运输促进人员、货物和服务从一个地方流动到另一个地方，对维持经济和政治联系来说至关重要。

已得到承认的是，全球道路部门面临的主要挑战是道路交通碰撞威胁以及随之而来受害者的死亡和受伤。这是全世界面临的一个挑战，但在发展中国家和低收入国家更为突出，埃塞俄比亚是其中受影响最严重的国家之一。死亡率目前很高。道路事故造成的经济损失也很惨重。不过，现实情况是，道路交通碰撞和受伤是可以预防的。

埃塞俄比亚高度重视解决道路交通安全问题。我们也意识到道路事故对我们人民的健康和福祉造成的影响。在这方面，埃塞俄比亚卫生部正在制订一项为期三年的战略计划，以便防止受伤并提供紧急医疗服务。根据世界卫生组织（世卫组织）的《全球道路安全报告》（见A/66/389）提出的建议，埃塞俄比亚设立了一个国家道路安全协调办公室。该办公室最近在《2011—2020道路安全行动十年》的基础上，制订了一项十年期国家道路安全战略计划。

此外，该办公室还与民间社会合作组织了各类提高意识方案，以便在国内发展道路安全文化。儿童交通安全教育已被纳入一至八年级的学校基础和课外教育大纲。大众传媒参与道路安全宣传活动和创造社区意识方案处于令人鼓舞的阶段。在联邦和地区各级设立了道路安全委员会。驾驶执照法和交

通管制法已经过修改并且颁布实施。我们还成立了全国道路安全委员会。

由于采取了此类干预措施，道路事故持续减少。虽然埃塞俄比亚努力改善并加强本国道路的安全，但缺少强有力的道路安全机构和资源不足仍然是一个挑战。在这方面，我们要强调指出，能力建设领域的合作和交流最佳做法至关重要。

最后，我们大力支持设立道路安全行动十年的呼吁，也支持通过我们面前的这项决议草案（A/66/L.43）。

**代理主席**（以俄语发言）：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。

**吉拉尼先生**（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：在谈到全球道路事故危机时，我们谈论的数字常常很大：130万人，这是每年在道路事故中死亡者的人数；5000万人，这是每年在道路事故中受伤者的人数。但是，这些数字还没有反映所有损失。除巨大的数字外，这些损失影响一个个社区，并且不成比例地夺走青年、养家糊口者和为人父母者的生命。

自会员国2010年3月通过设立“2011—2020道路安全行动十年”的决议（第64/255号决议）以来，更多国家政府、民间社会组织以及私营部门正在共同努力，尽力防止与道路事故有关的死亡和受伤。国际红十字和红新月运动长期致力于道路安全，加上我们深入和广泛的志愿者网络，是第64/255号决议承认国家红十字和红新月会为重要伙伴的一个主要原因。

红十字和红新月会志愿者在许多紧急情况下，包括道路事故中常常是首批救急人员。作为一个全球网络，国际红十字和红新月运动通过使努力与行动十年的目标保持一致和积极参加防止道路事故的工作，继续致力推动道路安全。

2011年11月，在日内瓦举行的第三十一届红十字和红新月国际会议上，各国的红十字和红新月会重申，它们致力于促进道路安全，这是一个重要的人道主义关切。此外，一些国家的红十字和红新月会以及柬埔寨、科特迪瓦、马达加斯加、摩纳哥、菲律宾、罗马尼亚和赞比亚等国政府承诺合作努力，以便改善道路安全，并且调动新资源，从而执行以实证为基础的多部门方案。

红十字会与红新月会国际联合会（红十字与红新月联合会）1998年发表了世界灾害报告，成为最早承认道路事故危机是全球人道主义紧急状况的组织之一。次年，红十字与红新月联合会同意主持全世界首个致力解决低收入和中等收入国家道路事故死亡问题的全球多部门伙伴关系。据估计，每年道路事故死亡中有85%发生在低收入和中等收入国家，每年消耗这些国家2%到3%的国民生产总值。

12年后，全球道路安全伙伴关系继续与各国政府、私营部门以及民间社会合作，执行道路安全方案。例如，在匈牙利，这一伙伴关系帮助国家和各级地方政府启动了全面的安全带和行人安全活动。在南非，伙伴关系帮助努力使风险更大地区的儿童能够安全地上学。

这一伙伴关系还参与开展能力建设。仅去年一年，这一伙伴关系就在五个大陆积极开展活动，努力加强道路安全管理系统和促进有关速度管理、醉酒驾车法律执法工作和社会宣传的培训，并且促进和强制使用安全带和头盔。在波兰、巴西、中国、越南和柬埔寨等不同国家里，“伙伴关系”参与执行的方案正在可计量地减少道路事故造成的伤亡。例如，在波兰东北部，一个同“伙伴关系”合作的区域政府，在过去6年中得以把每年道路事故中的死亡人数减少49%。在巴西北部的特雷西纳市，当地官员认为，“伙伴关系”采取的新方法是2011年第一季度道路事故死亡人数与2010年同期相比减少22%的一个主要原因。

在人道主义界，我们常常把没有获得足够重视的危机说成是“被遗忘”或“受忽略”。长期以来，道路事故危机是一个被遗忘的灾难。即使在今天，相对于该问题的规模，供资水平仍然太低。在“道路安全行动十年”实施一年之后，我们看到这种情况开始改变的迹象。这是好消息，但这只是刚开始。仍然能够并必须做更多的工作。我们必须牢记，除非我们在多部门伙伴关系中作出迅速、全面和扎实的反应，否则，这场危机实际上将会恶化，因为每年都会新添数以百万计的人开始使用机动车辆工具。

**代理主席（以俄语发言）：**我们听取了有关本项目的最后一位发言者的发言。大会现在开始审议题为“改善全球道路安全”的决议草案A/66/L.43。

我请秘书处代表发言。

**张赛进先生（大会和会议管理部）（以英语发言）：**我谨宣布，自决议草案提交以来，除了文件中所列的代表团之外，下列国家已成为决议草案A/66/L.43提案国：奥地利、阿塞拜疆、孟加拉国、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、巴西、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、朝鲜民主主义人民共和国、多米尼加共和国、厄瓜多尔、芬兰、洪都拉斯、匈牙利、印度、意大利、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、黎巴嫩、马来西亚、马耳他、蒙古、摩洛哥、尼加拉瓜、巴拿马、波兰、卡塔尔、圣马力诺、西班牙、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、前南斯拉夫的马其顿共和国、土库曼斯坦、大不列颠及北爱尔兰联合王国、委内瑞拉玻利瓦尔共和国和越南。

**代理主席（以俄语发言）：**我是否可以认为大会希望通过决议草案A/66/L.43？

决议草案A/66/L.43获得通过（第66/260号决议）。

**代理主席（以英语发言）：**我是否可以认为，大会希望结束其对议程项目12的审议？

就这样决定。

#### 议程项目115（续）

#### 任命各附属机构成员以补空缺，并作出其他任命

##### （f）任命会议委员会成员

##### 秘书长的说明(A/66/107/Rev. 1)

代理主席（以英语发言）：大会面前有一份作为文件A/66/107/Rev. 1分发的秘书长的说明。各位成员将记得，大会分别在2011年11月22日和12月12日的第63次和83次全体会议上注意到，刚果、法国、纳米比亚、菲律宾和俄罗斯联邦被任命为会议委员会成员，自2012年1月1日起任期3年。

各位成员还将记得，仍然有一个亚洲-太平洋国家的空缺席位，自2012年1月1日起任期3年，以及拉丁美洲和加勒比国家的两个空缺席位，一个自2011年1月1日起，另一个自2012年1月1日起，任期均为3年。根据拉丁美洲和加勒比国家集团主席的建议，

大会主席任命乌拉圭为会议委员会成员，任期自2012年4月19日起，至2013年12月31日结束。

我是否可以认为大会注意到这项任命？

就这样决定。

代理主席（以英语发言）：关于亚洲-太平洋国家和拉丁美洲及加勒比国家的剩余的空缺席位，我敦促这两个区域集团尽早提交候选国名单。

大会就此结束本阶段对议程项目115的分项目（f）的审议。

#### 工作方案

代理主席（以英语发言）：我谨通知各位成员，先前定于在本次会议上对题为“可持续发展”的议程项目19的审议，以便对文件A/66/L. 44中印发的决定草案采取行动，已推迟到日后进行，具体日期另行公布。

下午4时40分散会。