



第六十八届会议
临时议程项目 12
全球道路安全危机

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递世界卫生组织同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机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告。



摘要

本报告由世界卫生组织同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机构协商编写，提供了大会关于加强全球道路安全的第 58/289、60/5、62/244、64/255 和 66/260 号决议所载建议的最新执行情况。本报告阐述了自秘书长提交上次报告(66/389)以来，全球道路安全界为实现 2011-2020 年道路安全行动十年的各项目标开展的活动和取得的成就。在本报告所述期间，一些引人注目的事件证实了全世界对这一问题的认识，各国政府和其他利益攸关方必须采取解决办法，以减少道路交通事故及其对公共健康和发展的影响。所有这些事件都引起最高政治层注意道路安全，包括 2012 年 11 月世界道路交通事故受害者纪念日、2013 年 3 月发表“全球道路安全状况报告：支持行动十年”、第二个联合国全球道路安全周(2013 年 5 月 6 日和 12 日)及 2013 年 5 月启动全球伤者护理联盟。本报告最后提出一些建议供大会审议，以实现道路安全行动十年的各项目标。

目录

	页次
一. 导言	4
二. 道路安全行动十年取得的进展	4
三. 国际法律文书、决议和政策工具	6
四. 技术支持和协作	8
A. 支柱 1——道路安全管理	8
B. 支柱 2——加强道路和机动安全	11
C. 支柱 3——加强车辆安全	12
D. 支柱 4——加强道路使用者安全	12
E. 支柱 5——碰撞后应对	14
五. 宣传	14
六. 行动十年的数据收集和研究/监测	16
七. 财政支助	17
八. 结论和建议	18

一. 引言

1. 2010 年估计有 124 万人因道路交通事故丧生，其中 80%是在中等收入国家。72%的世界人口生活在这些国家，但他们只拥有和驾驶一半的世界登记车辆。非洲区域道路交通死亡率最高，欧洲区域最低。在世界范围内，所有道路交通事故死亡者中一半涉及行人、摩托车手和骑自行车者——所谓的易受伤害道路使用者。虽然一些国家通过涉及主要风险和保护因素的法律，如超速行驶、酒驾、摩托车头盔、安全带和儿童座椅装置和道路安综合法律等，但只能涵盖 7%的世界人口。即使制定了良好法律，实施仍然是一项挑战。

2. 根据大会第 58/289 号决议授予的协调任务，世界卫生组织(世卫组织)同联合国各区域委员会密切合作，为联合国道路安全协作机制的设立提供了便利。该机制每年举行两次会议，以协调其 77 个伙伴组织开展的道路安全活动。政府和民间社会的参与日益增多。为确保向《2011-2020 道路安全行动十年全球计划》提供最佳支持，联合国道路安全协作机制项目小组与十年全球计划的五个支柱保持一致，¹ 即道路安全管理、加强道路和机动安全、加强车辆安全、加强道路使用者安全以及碰撞后应对。由于认识到道路安全在车队的重要性及监测进度的重要性，联合国道路安全协作机制工作相关的道路安全及监测和评价项目组继续开展工作。

3. 联合国大会第 66/260、承认 2012 年 5 月通过的全球公共保健和发展道路交通重大碰撞事故造成的负担、如果未得到落实、这可能影响各国的可持续发展、并阻碍实现千年发展目标的进展。共同提案国、这大约 80 个国家的联合国决议解决通过立法、宣传、筹资和监测、并请联合国秘书长向大会报告在其第六十八届会议的进展情况、加强全球道路安全。

4. 这是根据大会第 64/255 号决议提交的第二份报告，其中宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，目标是稳定进而降低预计世界道路交通死亡人数。本报告阐述了自秘书长上次向报告(A/66/389)以来，2011 年 9 月至 2013 年 8 月期间联合国各组织、全球道路安全机构、私营部门和民间社会开展的国际活动。

二. 道路安全行动十年取得的进展

5. 自提交上次报告以来开展了一些重大活动，该报告阐明在实现行动十年各项目标方面取得的进展，以及改进道路安全的迫切需要。这些活动包括世界道路交通事故受害者纪念日、世卫组织发表《2013 年全球道路安全状况报告：支持行动

¹ 见 www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/。

十年》、² 联合国全球道路安全周以及 2013 年 5 月举行世界卫生大会期间发起的全球伤者护理联盟。

6. 大会第 60/5 号决议邀请会员国和国际社会确认每年 11 月第三个星期日为世界道路交通事故受害者纪念日。2012 年，欧洲道路交通事故受害者联合会重新启动使用 16 种语言的世界纪念日网站。³ 还鼓励各国竖立道路交通事故受害者纪念碑。2012 年，该网站专题报道一些国家和地区纪念碑揭幕。

7. 大会第 64/255 号决议请世卫组织和联合国各区域委员会协调定期监测全球进展情况，并编写全球道路安全现状报告。对此，世卫组织 2013 年 3 月 14 日在日内瓦发表《2013 年全球道路安全状况报告：支持十年行动》。这是关于该主题的第二次报告。约 200 名与会者出席了报告推介会，由世卫组织总干事和主管非传染性疾病和精神卫生助理总干事致开幕辞。会上播放了一段录像，着重展示世界道路缺乏安全的悲惨后果，还播放了纽约市市长、全球道路安全运动大使和全球道路安全委员会主席的录像发言。该报告在彭博慈善基金会一笔赠款的资助下编写，其中提供了来自 182 个国家的道路安全信息和数据，是道路安全行动十年基线。该报告提出主要调查结果和建议，其中强调应采取更多行动，以实现十年目标，重点关注易受伤害的公路使用者，并制定执行良好的道路安全法律。莫桑比克和俄罗斯联邦副部长及下列国家大使或常驻代表发言支持该报告和行动十年：巴西、埃及、埃塞俄比亚、法国、墨西哥、巴拿马、罗马尼亚、瑞典、土耳其、阿拉伯联合酋长国和美利坚合众国。

8. 2013 年 5 月 6 日至 12 日，全世界 100 多个国家举办活动，庆祝关注行人安全的第二个联合国全球道路安全周。⁴ “长长的短步行”是由道路安全运动和泽娜妮·曼德拉运动组织并由世卫组织和许多合作伙伴推动的全球宣传运动，是许多此类活动的基石。⁵ 其他活动包括在以下国家进行的高级别政策讨论：阿根廷、比利时、克罗地亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、前南斯拉夫的马其顿共和国、阿拉伯联合酋长国、乌拉圭和乌兹别克斯坦；在以下国家进行的“长长的短步行”：阿塞拜疆、白俄罗斯、波斯尼亚和黑塞哥维那、柬埔寨、中国、斐济、格鲁吉亚、老挝人民民主共和国、立陶宛、墨西哥、纳米比亚、菲律宾、罗马尼亚、南非、坦桑尼亚联合共和国、泰国、乌干达、乌克兰、乌拉圭、美利坚合众国和越南。此外，在哥斯达黎加、埃及、加纳、特立尼达和多巴哥施划和重新施划人行横道线，同时在捷克共和国、巴基斯坦、斯洛伐克和乌干达推行更安全的上学道路。在泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和越南举行了与公开辩论有关的行人安全

² 可查阅 www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/。

³ 见 www.worlddayofremembrance.org。

⁴ 见 www.who.int/roadsafety/week/2013/en/index.html。

⁵ 见 www.makeroadssafe.org/longshortwalk/Pages/homepage.aspx。

图片展，在喀麦隆、刚果民主共和国、厄瓜多尔和印度主持电视和电台访谈节目。为庆祝全球道路安全周，世卫组织推出题为“行人安全：决策者和执行人员道路安全手册”的出版物，这是推广行人安全良好做法的执行人员详细技术手册；⁶ 发布题为“步行安全：全世界行人安全概览”的宣传文件；发行一系列针对决策者的海报。⁷

9. 各区域委员会通过宣传和能力建设活动庆祝联合国全球道路安全周。亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)与朝鲜运输安全局协作，在首尔举办一次为期三天的区域专家组会议，讨论亚洲和太平洋地区加强道路安全方面的进展，重点是易受伤害的道路使用者。欧洲经济委员会(欧洲经委会)在日内瓦万国宫庆祝安全周，举办了四个重要活动和一些辅助活动。⁸ 主要活动包括：一次专题讨论会，从区域角度看酒后驾车；一次青年互动会议，题为“促进全球道路安全的童子军”；一次国际警觉横过道路日圆桌会议，强调横过道路安全的重要性；一个关于保险和道路安全的讨论论坛。辅助活动包括：二个海报签名仪式；一次展览，展示国际铁路联合会组办的关于横过道路安全的国际儿童绘画比赛优秀作品；检测司机疲劳症。此外，欧洲经委会与意大利基础设施部和运输部高速公路集团ASTM-SIAS和意大利多家报纸合力宣传安全周，并通过在当地学校向学生以及在1300公里高速公路沿线的收费站向公众分发230000个书签提高认识。在安全周期间，欧洲经委会还制作小册子，摘述关于加强行人和其他易受伤害的道路使用者安全的若干车辆条例有关规定，以及执行1968年《道路交通公约》、1968年《路标和信号公约》和关于这些主题的合并决议的最佳做法。

10. 2013年5月，世卫组织启动全球伤者护理联盟，这是一个政府和政府间组织及非政府组织网络，包括各个国际专业协会，它们协力改善在入院前护理到康复整个护理过程对伤员的护理。⁹ 世界各区域国家约200名代表参加了巴西、莫桑比克、罗马尼亚和泰国政府及世卫组织秘书处在第六十六次世界卫生大会期间组办的这项活动。

三. 国际法律文书、决议和政策工具

11. 大会第64/255号和66/260号决议鼓励会员国就主要风险和保护因素通过和实施全面国家道路安全立法，以达到在2020年之前占有所有国家50%的目标。此外，

⁶ 见 www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf。

⁷ 见 www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe/en/index.html。

⁸ 见 www.unecce.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html。

⁹ 见 www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/index.html。

后一项决议鼓励会员国成为联合国道路安全法律文书的缔约方。虽然在这些领域有所改善，但进展缓慢。根据《2013 年全球道路安全状况报告》，只有 28 个国家制定了关于所有五个风险因素的良好法律，仅涵盖 7%的世界人口。

12. 在欧洲区域，欧洲经委会继续努力协调道路交通安全国际标准。1968 年《道路交通公约》缔约方增加 2 个，总共 72 个。然而，1949 年《道路交通公约》和《欧洲国际道路运输车辆从业人员工作协定》的缔约方数目仍保持不变，分别为 96 个和 50 个。

13. 大多数拥有大规模汽车工业的国家是联合国二项主要国际协定的缔约方，因而协调了车辆法规。这二项协定分别是有 51 个缔约方的 1958 年《关于对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件采用统一技术规定以及对等承认根据这些规定所作批准的条件条件的协定》及其 132 项法规，以及有 33 个缔约方的 1998 年《关于对轮式车辆、可安装和/或用于轮式车辆的装备和部件制订全球性技术规章的协定》及其 13 项全球技术法规。这两项协定开放供联合国会员国或会员国的任何区域经济一体化组织加入。根据这二项协定制定的法规包含相应的技术规定，而且已经拟定这二项协定的共同决议，以确保它们之间的一致性。此外，还制定了二项车辆定期技术检查细则，见 1997 年《关于对轮式车辆定期技术检查采用全球性条件和互相承认这种检查的协定》附件。该《协定》有 12 个缔约方和 17 个尚待批准的签署方。

14. 为提高车辆的安全性能，世界车辆法规协调论坛通过了新法规并修订了现行法规，其中包括三个新法规：儿童座椅装置法规，其中提出一个侧面碰撞检测程序，以更好地保护头部，特别针对幼童，并规定 15 个月以前幼童座椅的安置必须面向后方；先进紧急制动系统和车道偏离警告系统法规；关于氢燃料电池汽车安全的全球技术法规。通过的其他相关规定旨在：减小重型车辆乘客一侧盲点，并提高驾驶员对其他道路使用者的能见度；确保电动车安全；确保行人安全；改进照明系统；改进头部约束系统，以减少颈椎过度屈伸损伤。可在欧洲经委会网站上查阅来自世界论坛的这些和其他许多协定和法规。¹⁰

15. 欧洲经委会道路交通安全工作队继续审查 1968 年《道路交通公约》，以期保持该公约与其他国际法律文书、特别是世界车辆法规协调论坛拟定的法律文书的一致性。《欧洲国际道路运输危险货物协定：运输危险货物》¹¹ 现有 48 个缔约方。为了促进执行，欧洲经委会印发一份路线图，说明如何建立执行该协定的行政结构，并于 2012 年出版发行该协定综合版，其中包括截至 2013 年 1 月 1 日的所有修正案。

¹⁰ 见 www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html。

¹¹ 联合国出版物，出售品编号：E.12.VIII.1。

16. 在欧洲区域，欧洲经委会内陆运输委员会核可欧洲经委会计划，以执行道路安全行动十年，并请道路交通安全工作队与该委员会其他有关道路安全的附属机构密切合作，协调和监测该计划的执行(见 ECE/TRANS/224)。这些机构包括世界车辆法规协调论坛、道路交通工作队、运输统计工作队和运输危险货物工作队。此外，欧洲经委会内陆运输委员会在其 2012 年举行的年度会议上通过一项全面计划，以执行道路安全行动十年，直接与十年全球计划保持一致。该计划的目标是实现欧洲经委会道路安全总体目标，包括处理优先工作领域，以及在其地理区域和以外地区针对每项目标持续采取行动。该计划的执行速度将主要取决于捐助者资金的落实情况。

17. 2013 年 5 月举行的第六十六届世界卫生大会通过一项决议(WHA66.9)，其中回顾《残疾人权利公约》，并核可世卫组织和世界银行 2011 年发表的《世界残疾报告》中的建议。¹² 该决议促请各会员国执行该公约，制订国家行动计划，并改进数据收集。此外，还鼓励会员国确保所有主流保健服务包括残疾人，为非正式护理人员提供更多支持，并确保残疾人获得服务，帮助他们尽早获得或恢复技能和功能；呼吁世卫组织支持将于 2013 年 9 月举行的大会关于为残疾人实现千年发展目标和其他国际商定发展目标的高级别会议，并为 2014 年第六十七届世界卫生大会制订包含可衡量成果的世卫组织全面行动计划。

18. 2011 年，世卫组织西太平洋和美洲区域办事处还通过多项关于道路安全的决议。2011 年 9 月，泛美卫生组织指导委员会第五十一次会议通过一项道路安全行动计划，指导美洲国家卫生问题采取道路安全行动；¹³ 2012 年 9 月，世卫组织西太平洋区域委员会通过一项关于防止暴力和伤害的决议。¹⁴

四. 技术支持和协作

19. 本节围绕道路安全行动十年全球计划的五大支柱展开。

A. 支柱 1——道路安全管理

20. 2012 年 11 月，联合国拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)组办了一次中部美洲区域部长级运输会议，讨论是否有必要实施一项关于物流和机动性的全面政策，其中包括道路安全事项。会上，还签署了十个国家卫生和交通部拟定的中部美洲道路安全方案。该方案遵循了行动十年全球行动计划，参与方有拉加经委会、世卫组织/泛美卫生组织和美洲开发银行。2012 年，拉加经委会发表

¹² 可查阅 www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html。

¹³ 可查阅 tinyurl.com/nbu9lt5。

¹⁴ 可查阅 tinyurl.com/odrqyen。

了“道路安全与公共健康：智利、哥伦比亚和秘鲁伤者治疗及康复费用”，¹⁵ 其中提供了对伤者治疗及康复费用的分析，并推动采用一个多学科框架执行全面道路安全政策，同时还考虑到了运输、卫生和基础设施措施。2013年，拉加经委会发表了“拉丁美洲和加勒比道路安全：最近业绩和未来挑战”，¹⁶ 其中讨论了区域最佳做法和在减少伤亡方面区域业绩迟缓的原因。

21. 亚太经社会在阿塞拜疆(2011年10月)、老挝人民民主共和国(2011年11月)和斯里兰卡(2013年2月)组办了三次关于道路安全的国家讲习班，向政府提供技术援助，以制订和完善其国家道路安全目标、具体目标和指标，从而支持道路安全行动十年。2011年底，亚太经社会组办了以道路安全数据系统为重点的数个讲习班，其中包括亚洲及太平洋改善道路安全进展情况区域专家组会议，还在阿塞拜疆和老挝人民民主共和国组办的国家讲习班。为促进国际道路安全协调和互动，亚太经社会还与欧洲经委会、世卫组织西太平洋区域办事处及东南亚区域办事处、亚洲开发银行和世界银行一道组办了一次机构间视频会议，讨论国家层面的道路安全活动并确定潜在的协作机会。

22. 联合国中亚经济体特别方案运输和跨界问题项目工作组重点在该区域开发新的和拓展已有的公路和铁路网，以及执行《行动纲领：在内陆和过境发展中国家过境运输合作全球新框架下解决内陆发展中国家的特别需要》(A/CONF.202/3, 附件一)。阿富汗、阿塞拜疆、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦是该项目工作组的成员。欧洲经委会和亚太经社会出席了2011年和2012年在阿拉木图举行的项目工作组第十七届和第十八届会议，并鼓励参加了联合国特别方案的国家利用欧洲经委会和亚太经社会提供的相关道路安全能力建设和其他技术援助。

23. 经济合作与发展组织(经合组织)的国际运输论坛是一个运输政策方面的政府间组织，2012年5月在德国莱比锡举行了其年度峰会，主题是“无缝运输：建立连接”。¹⁷ 该次峰会涉及改进无缝运输，办法包括改进跨境连接、改善城市货运管理以及把城市运输及城市间运输连接起来。54个成员国中有53个国家的部长出席了该次峰会。

24. 参加多边开发银行道路安全倡议的各开发银行¹⁸ 继续协调“十年”方面的做法，并在巴西、柬埔寨、中国、哥伦比亚和印度等国协力发展客户进行道路安全管理的能力。2012年4月，安第斯开发公司参加了这一倡议，承诺根据“十年”

¹⁵ 可查阅 <http://tinyurl.com/obtr15b>。

¹⁶ 可查阅 <http://tinyurl.com/19rc8ah>。

¹⁷ 可查阅 <http://2012.internationaltransportforum.org/>。

¹⁸ 非洲开发银行、亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行、欧洲投资银行、美洲开发银行、伊斯兰开发银行和世界银行。

目标实施一项道路安全活动共同方案。2012年6月,在这一倡议框架内,全球道路安全融资机制为世界银行、非洲开发银行和突尼斯国家公共工程部委的工作人员提供了培训。这一培训是加强向中低收入国家转让道路安全管理知识的联合承诺的一部分。此外,该机制还举办若干培训讲习班,重点是客户国家中牵头机构的发展和基础设施安全,同时还支持国家道路安全管理活动。在中国和印度等国,世界银行拟定一些纳入了安全系统理念的项目,并着手就管理多部门道路安全议程的政府层面能力建设开展工作。

25. 国际标准化组织(标准化组织)道路交通安全管理系统的技术委员会由45个国家和多个国际联络组织构成,制订并于2012年10月公布了世界上第一个标准化组织道路交通安全管理系统标准。¹⁹《ISO 39001:2012——道路交通安全(RTS)管理系统——使用要求指南》可用于认证,也可与ISO 9001(质量管理)和ISO 14001(环境)等其他管理系统标准平行地独立使用或结合使用。

26. 2012年举办了两个区域讲习班,以建立数据系统开发及维护能力。这些为期三天讲习班课程是根据世卫组织2010年发布的《数据系统:决策者和执行人员道路安全问题手册》编制的。²⁰2012年9月,国家公路交通安全管理局代表美国交通部会同越南交通运输部在西太平洋区域组办了一个讲习班。代表亚太经济合作组织13个经济体的运输、执法和卫生部门60多名代表参加了该次活动。2012年11月,非洲经济委员会、非洲联盟委员会和世卫组织在亚的斯亚贝巴联合组办了一个非洲区域讲习班。非洲25个国家多个部门的60多名与会者参加了该次讲习班,其中包括运输、卫生、警察、区域经济共同体和运输走廊项目以及非政府组织的代表。该次讲习班是为配合庆祝2012年11月18日第一个非洲道路安全日而在非洲区域平行组办的两个道路安全讲习班之一。另一个讲习班的主题是“落实道路安全行动非洲十年计划五大支柱的步骤”,出席者是负责制订和实施区域及国家道路安全战略的非洲国家政府及道路安全机构的官员。这次研讨会由撒哈拉以南非洲运输政策方案牵头。

27. 作为彭博慈善机构(美国)全球道路安全方案的一部分,约翰·霍普金斯大学国际创伤研究室就中低收入国家道路安全能力发展和宣传开展了工作,利用预防创作各方面的种种方法,着重使中低收入国家强有力的公共卫生办法、科学原则和案例学习相结合。该室通过讲习班惠及了481人,而通过所有培训办法共惠及909人。截至2013年8月,该室举办了约20个讲习班。此外,还拟定了一个免费在线证书培训方案,即“中低收入国家道路交通伤预防和控制”,²¹并使用一套包括七个单元的全面课程。

¹⁹ 见 www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=44958。

²⁰ 可查阅 www.who.int/entity/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html。

²¹ 见 <http://http://tinyurl.com/qyzhukw>。

B. 支柱 2——加强道路和机动安全

28. 国际道路评估方案风险摸底或道路安全星级评定协议已在 80 个国家应用。2012 年在墨西哥完成了最大的单一国家调查(45 000 公里公路)；2013 年开始实施最大的跨国项目，即“SENSoR”，涉及东南欧 14 个国家。孟加拉国和印度正在实施至少达到三颗星的目标。世界上超过 50%的道路基础设施对于行人、骑自行车者、驾摩托车者或乘车者而言都处于最低的一星或二星安全水平。年内的一项创新是开发了一个学校周边道路星级评定模式。随着中国道路评估方案(ChinaRAP)的设立，以及通过美国道路评估方案与美国州际公路主管部门共同努力，国际道路评估方案已建立起更广泛的势头。此外，一个在线教学综合教材，即“道路评估能力”(“RAPCapacity”)，²² 解释了新升级的国际道路评估方案道路评估模式及其展示平台ViDA的细节和用法。

29. 2012 年 10 月在墨西哥城举行了国际可持续运输大会和“Walk21”会议。会议主题是“步入未来”。约有 1 000 人出席，主要来自美洲、亚洲和欧洲。会上对不同城市和国家的研究成果及政策措施作了若干次介绍，同时也记录了为促进可持续运输和步行作出的种种努力。讨论的一个要点是应发展促进健康和宜居社区的交通系统和居住区。

30. 国际道路联合会(道路联合会)日内瓦方案中心设立了一个道路安全问题专家组，其中包括道路安全审计和能力建设领域中五个专题分组，负责以综合方式处理道路安全问题。该专家组通过汇集公路部门专业人员中的领军人物，帮助填补在当前全球道路安全战略中意识到的基础设施差距，而这一问题在 2010 年于巴西里约热内卢召开的联合国可持续发展大会期间也得到了讨论。专家组发布了全面的道路联合会《道路安全总计划制订导则》，²³ 目的是为市政当局改善其社区安全提供指导及实用和行之有效的意见。与这一出版物相响应的是《道路联合会世界公路统计》，²⁴ 这是一份出自 200 多个国家主要来源的道路交通碰撞数据年度汇编。道路联合会印度分会已为交通警察现场收集碰撞数据开发和试行了一个应用软件。

31. 世界道路协会(道路协会)与世卫组织、经合组织、世界银行和非洲开发银行协作，开始编制一个网源道路安全综合手册。这一电子手册提供政策和技术指导及参考文件。此外，道路协会还公布了道路工程师和管理人员准则，以增强道路基础设施的安全。²⁵

²² 可查阅 <http://capacity.irap.org/>。

²³ 可查阅 www.irfnet.ch。

²⁴ 同上。

²⁵ 准则可免费查阅 www.piarc.org。

C. 支柱 3——加强车辆安全

32. 欧洲经委会内陆运输委员会 2012 年年度会议含有一个关于智能运输系统的政策部分。该部分在宣传部署智能运输系统重要性方面发挥了至关重要的作用。年度会议期间，委员会启动了欧洲经委会智能运输系统一揽子战略。在通过了这一综合战略后，内陆运输委员会的若干机构探讨了如何以最佳方式利用越来越多智能技术的优势。在危险货物运输工作组的领导下，继续进行关于如何利用智能运输系统改进危险货物运输安全保障的工作。2012 年在维也纳举行的第十九届智能运输系统世界大会智能运输系统部长级圆桌会议期间，欧洲经委会进一步宣传了智能运输系统在确保更安全、更高效和更环保的机动性方面的作用。作为执行欧洲经委会智能运输系统路线图的下一个步骤，2013 年 6 月，欧洲经委会与国际电信联盟(国际电联)合作组办了一个关于新兴市场中智能运输系统的联合研讨会。该次研讨会的重点是分心驾驶与道路安全。与会者呼吁国际电联和欧洲经委会与政府、决策者、监管者、标准制订组织、工业界、民间社会及相关国际和区域组织协作，就会上通过的十点行动计划采取后续行动。

33. 全球新车评估方案于 2011 年推出，作为一个就新车评估方案开展合作的平台，并鼓励在世界各区域制订这些方案，尤其是在汽车化迅速的国家。新车评估方案通过独立的碰撞试验对机动车进行安全性能星级评定。2012 年 5 月，首届全球新车评估方案年度会议在马来西亚马六甲召开，全世界现有的九个新车评估方案全部出席。会议通过了《马六甲宣言》，其中认可了道路安全行动十年全球计划中加强车辆安全这一支柱。全球新车评估方案还支持在拉丁美洲和东南亚国家联盟(东盟)内部拟订新车评估方案。拉丁美洲新车评估方案(2010 年推出)现已测试了 28 款车型。结果显示，与欧洲和北美相比，该区域许多畅销车的安全水平落后了 20 年。缺少安全气囊和车身外壳整体性较差是所获星级评定不佳的主要原因。2011 年取得了一些进展，一批车型取得了四颗星并改善了儿童座椅装置的安全。东盟新车评估方案的第一批碰撞测试结果于 2013 年 1 月发布。结果显示了同样令人鼓舞的进展，两款车型获得了五颗星；但在一些热门车型中，安全水平不高的情况仍然明显。2013 年 5 月，全球新车评估方案在首尔举行了 2013 年年度会议并通过了《首尔宣言》，呼吁全球商定世界各地所有新型轿车都应通过联合国最低碰撞测试标准(欧洲经委会条例第 94 和第 95 条)，并鼓励早日通过关于电子稳定控制的全球技术条例(第 8 号)²⁶ 和关于行人保护的全球技术条例(第 9 号)。²⁷

D. 支柱 4——加强道路使用者安全

34. 每年，超过 270 000 名行人在世界各地的道路上丧生。2013 年 5 月推出了《行人安全：决策者和执行人员道路安全问题手册》。²⁸ 这一手册是世卫组织、世界

²⁶ 见 www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr8.html。

²⁷ 见 www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr9.html。

²⁸ 可查阅 www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian/en/。

银行、国际汽车联合会汽车与社会基金会(FIA基金会)和全球道路安全伙伴关系六年来发表的一系列良好做法手册中的最新手册,内容涵盖了《预防道路交通伤世界报告》(2004年)中所涉重要问题。该手册涉及行人受伤的主要危险因素(速度、司机及行人使用酒精、缺乏行人安全基础设施和能见度不足),以及减少行人伤亡的行之有效措施。

35. 2013年8月,世卫组织推出了《加强道路安全立法:各国实践和资源指南》。²⁹这一手册为制订与五种危险行为因素和碰撞后护理有关的全面立法提供了一个路线图,并为执行人员和决策者介绍了各种方法和可用资源,用以颁布新的全面法律或法规,或修订现有法律或法规,作为全面道路安全战略的一部分。

36. 彭博慈善机构全球道路安全方案³⁰继续支持在十个国家采取切实可行的措施减少道路交通伤亡:巴西、柬埔寨、中国、埃及、印度、肯尼亚、墨西哥、俄罗斯联邦、土耳其和越南。六个伙伴组织(国际道路旅行安全协会、全球道路安全伙伴关系、约翰·霍普金斯大学彭博公共卫生学院、世界银行全球道路安全融资机制和世界卫生组织)支持国内政府和非政府组织开展和协调各种活动。2012年,五个国家(巴西、中国、肯尼亚、墨西哥和越南)改进了关于五种危险因素中若干因素的立法,并在8个项目国家开展了社会营销活动。在若干项目地点,实现了系安全带或戴头盔和减少酒驾或超速方面的改进。世卫组织已建立了一个大众媒体宣传图书馆,³¹以分享最佳做法。在9个项目国家中,道路治安得到了加强,6000多名交警参加了强化执法技能的培训。2012年4月,约翰·霍普金斯大学国际创伤研究室发表题为《道路交通伤的公共卫生负担:来自十个中低收入国家的评估》的《预防交通伤》特刊,其中刊载了与道路安全项目国内协作者共同撰写的11篇科学论文。³²

37. 2012年,全球道路安全伙伴关系的活动侧重于建立和支持红十字会与红新月会国际联合会的人道主义工作,具体做法是开展宣传以降低脆弱性和预防道路碰撞,并提出有效的碰撞后对策。该伙伴关系继续在35个国家落实良好做法,重点是主要道路安全机构和交警的能力建设,同时与合作伙伴和成员在行动十年的框架内合作协调和加强道路安全努力,并通过区域研讨会分享知识。2012年11月在曼谷举行的第五次亚洲年度研讨会³³重点是:新闻媒体在促进道路安全方面的作用;利用国际联合会人道主义外交战略框架,与全国红十字会和红新月会合作推出一个道路安全宣传项目;彭博慈善机构道路安全赠款方案的管理。

²⁹ 可查阅 www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html。

³⁰ 见 www.mikebloomberg.com/index.cfm?objectid=E4B3F799-C29C-7CA2-F02C7771E3A8BC50。

³¹ 见 youtube.com/playlist?list=PL9S6xGsqoIBWAhPnNtIDoxP30cRYqaQa0。

³² 见 www.tandfonline.com/toc/gcpi20/13/sup1。

³³ 见 www.grspasia.org/index.php?p=arc12。

38. 亚洲预防伤害基金会³⁴及其伙伴在越南开展头盔方案成功经验的基础上再接再厉，在亚洲、非洲和拉丁美洲发起了全球头盔普及倡议，鼓励可能导致更多人可持续地佩戴摩托车头盔的政策变化和投资决策。柬埔寨头盔普及倡议促成有关方面作出努力，核准一份题为“包括儿童在内的摩托车乘客必须佩戴头盔”的声明。该声明于2013年1月提交交通运输部长，呼吁政府批准乘客佩戴头盔法草案、国家道路安全政策和十年行动计划及一个为期三年的头盔行动计划。2013年3月，国际残疾协会和道路安全联盟重发了这一声明。

E. 支柱5——碰撞后应对

40. 世卫组织的全球伤者护理联盟于2013年5月启动，其目的是向各国政府提供指导和支持，通过有系统地提供基本创伤治疗服务，以可持续和负担得起的方式大大改善伤者护理。这些服务应提供给每个受伤者，而不论其个人特性或支付能力。该联盟的目标是通过在国家一级促进创伤护理系统的规划、发展和监测，推动改进创伤护理，并促进最佳做法和政策上的改变，以实现伤者护理的全系统改善。

41. 世卫组织《2013年全球道路安全状况报告》显示，111个国家具有全国急救电话号码，用于呼叫入院前救护；9个国家使用一个全国统一号码，42个国家各自使用多个号码。总共有100多个不同的急救电话号码。40多个国家没有全国紧急呼救号码。此外，随着全球化和国际旅行增加，许多人到了外国却不知道当地的紧急呼救电话号码，因而不能获得性命攸关的服务。设立一个全球急救号码可大大有助于及时提供紧急救护。

42. 伦敦卫生与热带医药学院、《柳叶刀》期刊社以及世界卫生组织发起了“扶伤承诺”倡议，以促进使用廉价非专利的药品，减少重伤病人流血从而挽救生命。

43. 作为正在进行的支持道路安全行动十年各项目标的努力的一个方面，特别是支持碰撞后的安全行动，应世界各地非政府组织的要求，并在世卫组织的支持下，³⁵于2012年成立了全球道路安全非政府组织联盟，以此作为一个论坛，交流最佳做法，并共同倡导道路安全以及交通事故受伤者的权利。该联盟现在已有来自90多个国家160多个正式成员。该联盟2013年4月在土耳其举办了第三次全球非政府组织倡导道路安全和支持道路事故受伤者会议，有70个非政府组织的代表参加。

五. 宣传

44. 成立于2009年并由22个会员国卫生部和运输部的政府代表以及5个国际机构组成的道路安全行动十年之友继续积极制订十年的政治议程。³⁶应瑞典政府和

³⁴ 见 <http://asiainjury.org/>。

³⁵ 见 www.roadsafetyngos.org/。

³⁶ 见 www.who.int/roadsafety/decade_of_action/friends/en/。

世卫组织邀请，十年之友于 2013 年 6 月在斯德哥尔摩举行了一次会议，审查进展情况和今后的步骤。会议讨论的内容包括将道路安全纳入将来的可持续发展目标，制定全球道路安全的指标和目标以及创新筹资办法，以支持十年全球计划的实施。

45. 迈克尔王子国际道路安全奖每年表彰在改善道路安全方面最杰出的成就和创新。2013 年，六个组织获得此项国际奖，2012 八个组织得奖。³⁷

46. 2013 年 4 月在巴黎举办全球道路安全电影节，³⁸ 主办者是国际道路安全行动基金会，并得到国际汽联基金会和其他伙伴的支持。电影节的目的是对比非洲、亚洲、欧洲、拉丁美洲和北美洲的道路安全电影，并传播这些电影，以推动落实道路安全行动十年。电影节还在关键风险因素、行人安全和良好道路基础设施的成本效益方面促进最佳做法。电影节设有六个奖项：青年制作奖；道路安全宣传和广告；驾驶员教育和培训；新技术；道路安全预防措施；媒体报道。

47. 2012 年 4 月，世界银行在其春季会议期间举行了一次会外活动，重点讨论在在道路安全行动十年期间非政府组织在中低收入国家落实安全系统道路安全措施方面可发挥的合作伙伴作用。在这次会议上，探讨了与开发银行联合协作以帮助执行道路安全方案的机会。

48. 2012 年 12 月安全道路运动开展了安全和可持续的道路活动，³⁹ 主张将道路安全纳入 2015 年后发展议程。随后，公布了全球道路安全委员会的第四次报告《所有人的安全道路：2015 年后的健康和发展议程》，⁴⁰ 其中也敦促把道路安全目标纳入今后的可持续发展目标。

49. 国际汽车联合会在世界各地的现有科学证据和最佳做法基础上为制订 2015 年后的发展议程发起了一项全球研究。这项研究将确定和强调适合不同区域具体情况的干预措施、行动和政策，如果加以推广，预期将会促进全球道路安全目标，并提供信息，协助国际和社区为道路安全作出努力，以实现行动十年各项目标的信息。

50. 全球促进道路安全青年网络已扩大到 80 多个国家。该网络与其当地合作伙伴一起推动召开了中东、非洲和欧洲的促进道路安全大会。为更加便利青年人了解道路安全问题，该网络出版了《青年与道路安全行动配套资料》，⁴¹ 此举得到美国疾病防治中心和世卫组织的技术支持。《配套资料》采用互动和对等方法培

³⁷ 见 www.roadsafetyawards.com/international/default.aspx。

³⁸ 见 www.roadsafetyfilm.org/index.php/en/。

³⁹ 可查 www.fiafoundation.org/publications/Documents/Sustainable_Transport_Goal_report.pdf。

⁴⁰ 请查阅 www.makeroadssafe.org/publications/Pages/homepage.aspx。

⁴¹ 可查阅 www.youthforroadsafety.org/activities/capacity_development/publications。

训青年人，是全球促进道路安全青年网络青年人能力发展培训活动的主要文件。在伯利兹、肯尼亚、圣卢西亚和阿曼举办了这类培训。

51. 欧洲经委会开展多项活动，以提高人们对道路安全和道路交通事故受害者的认识，包括 2011 年 9 月在立陶宛举行的欧洲篮球联赛所主办的国际篮球联合会和国际篮球联合会-欧洲经委会道路安全宣传运动。欧洲经委会还在支助和声援道路交通事故受害者家庭协会的倡议下，于 2011 年 11 月在希腊 Chania 的 Christos Polentas 公园揭幕了一尊献给道路安全行动十年的纪念雕塑。

52. 彭博慈善机构全球道路安全方案的主要活动之一是在 10 个参与国增加媒体对道路安全问题的关注。在第十一届世界预防创伤和促进安全大会之前，于 2012 年 9 月在惠灵顿为来自 11 个国家的记者举办了 2.5 天的讲习班，让他们了解道路安全的关键问题和趋势，并支持他们构思和撰写道路安全方面的报道。与会者来自孟加拉国、巴西、柬埔寨、中国、埃及、加纳、印度、肯尼亚、新西兰和越南，他们所代表的是一些重要的全国性印刷和广播媒体，包括《圣保罗页报》、《金边邮报》、《印度时报》和《越南新闻》。来自世卫组织、约翰·霍普金斯彭博公共卫生学院和奥塔哥大学(新西兰)的工作人员担任专题专家。世卫组织此后在九个国家进行了记者培训。

53. 比利时，法国和加拿大魁北克省继续在法语国家共同努力，以让人们更多了解行动十年以及在每个支柱下开展的活动。他们于 2012 年 11 月在法国里昂举行一次“青年和道路安全”大会，与会者有 150 人。会上批核准了一份文件，促进法语国家动员起来，加强道路安全。比利时道路安全部长及来自阿尔及利亚、喀麦隆、法国、尼日尔、塞内加尔和突尼斯的青年协会签署了该文件；会议结束后，多哥和贝宁的代表也签了名。

54. 《卫报》(联合王国)获得一笔道路安全基金赠款，正利用其全球发展网站，通过“聚焦全球道路安全”倡议，增加对行动十年期间全球道路安全的报道。⁴²

55. 国际汽车联合会通过国际汽联基金会供资的道路安全赠款方案支持行人安全举措。这些举措包括在其全世界 22 个国家的 26 个成员俱乐部开展儿童教育活动，媒体宣传和提高大众认识活动。

六. 行动十年的数据收集和研究/监测

56. 除了《2013 年全球道路安全状况报告：支持行动十年》，还于 2013 年推出区域概况介绍，着重介绍世卫组织所有六区域的道路安全状况，⁴³ 以及概括报告主要内容的信息图。

⁴² 见 www.guardian.co.uk/global-development/series/global-road-safety-in-focus。

57. 为协助努力提高道路安全数据的质量，世界银行全球道路安全融资机制资助开发了伊比利亚-美洲道路安全观测站，以帮助框定和统一拉丁美洲国家交通事故信息的收集和报告。经合组织国际交通论坛(通过其国际道路运输和事故数据库)与世界银行、美洲开发银行、安第斯开发公司、西班牙运输部和 22 个拉丁美洲国家合作，于 2012 年 3 月启动了一个观察站，这为其它区域制订道路安全数据系统管理国际标准提供了一个模式。

58. 国际交通安全数据和分析小组已公布其 2013 年年度报告。⁴⁴ 国际交通安全数据和分析小组是经合组织联合运输研究中心和国际运输论坛的一个常设工作组，由公路安全问题专家和研究机构、国家公路和运输管理当局、国际组织、大学和汽车工业界以及经合组织和非经合组织国家的其他协会组成，其主要目标是促进安全数据及其分析方面的国际合作。2013 年年度报告概述了 2011 年 37 个国家的道路安全指标、2012 年的初步数据以及国别详细报告，并陈述了现有各项道路安全战略和目标。

59. 2013 年 6 月，欧洲交通安全理事会公布了其年度道路安全指标报告。⁴⁵ 该报告是一份政策文书，通过比较欧洲联盟成员国道路安全情况帮助欧洲联盟成员国改善道路安全，同时帮助找出欧洲地区的最佳做法，并引起政治关注。该报告还就会员国可以采取行动的提出了具体建议。

60. 道路交通伤研究网络继续支持中低收入国家提高研究能力。该网络通过南美洲、东南亚和亚太地区的区域讲习班，共与来自 35 个不同国家的 92 人建立了联系。该网络还组织了网络研讨会，主讲人都来自知名度高的机构，向上述国家的道路安全工作者介绍最新情况。该网络通过若干平台，如其季刊《通讯》等，促进学术思想和经验交流。该网络还鼓励通过在线论坛、脸书及推特社交媒体账户等平台，就防止道路交通伤进行讨论和交换想法。该网络还向其方案受益人提供财政支助，因而发表了 10 篇经同行审查的杂志文章，包括该网络的多国研究成果成果，即刊登在《预防创伤》杂志的“非标准摩托车头盔在中低收入国家的使用：多通道研究”的。

七. 财政支助

61. 彭博慈善机构仍然是全球道路安全努力的最大捐款者。这一支持帮助落实了一些措施，在 10 个目标国家，这些措施已使道路交通伤亡减少，2013 年推出的“带头改善全球道路安全运动”报告⁴⁶ 对此作了着重介绍。

⁴³ 见 www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/index.html。

⁴⁴ 可查阅 <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>。

⁴⁵ 可查阅 <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>。

⁴⁶ 见 http://mikebloomberg.com/Bloomberg_Philanthropies_Leading_the_Worldwide_Movement_to_Improve_Road_Safety.pdf。

62. 自秘书长上次报告以来，联合国政府通过国际发展部于 2013 年向全球道路安全融资机制捐款 150 万英镑，用于在中低收入国家改善道路安全。世界银行全球道路安全融资机制向全球、区域和国家一级的实体提供资金和技术援助，以此为落实具有成本效益的道路安全方案进行能力建设。

63. 彭博慈善机构全球道路安全该案资助并由全球道路安全伙伴关系管理的道路安全赠款方案⁴⁷于 2012 年启动，目的是加强非政府组织的能力，以倡导改善道路安全的政策和行动，从而减少道路碰撞事故造成的死亡和严重受伤。12 个项目总共得到了超过 63 万美元的承付款。

64. 在道路安全基金、特别是捐助者安联和博世的支持下，⁴⁸作为 2013 年全球道路安全周活动之一，通过竞争性申请程序向 40 个非政府组织提供了小笔赠款。这些非政府组织以聚众步行、媒体宣传和其他活动方式，在世界各地促进和倡导行人安全。

八. 结论和建议

65. 自上次向大会提交关于道路安全报告以来，在地方、国家、区域和国际各级开展了许多活动。在此两年期间，主要举行了下列四项全球活动：第二个联合国全球道路安全周；发表《2013 年全球道路安全状况报告：支持十年行动》；世界道路交通事故受害者纪念日；启动全球伤者护理联盟。

66. 实现道路安全行动十年(2011-2020)的目标还需要做更多的工作，这体现在“2013 年全球道路安全状况报告”中，特别是在下述方面：保护易受伤害的道路使用者、通过和执行妥善的道路安全法律以及减少道路交通伤亡。应采取更加系统的方法处理围绕十年全球计划五大支柱的道路安全问题。

67. 道路安全领域的财政支助仍然是实现道路安全行动十年目标的一项挑战。需要联合国各组织、会员国和民间社会应提供更多资金，支持道路安全活动。

68. 为了确保道路安全行动十年导致开展更多具体活动并实现拯救 500 万人生命的目标，建议大会呼吁会员国：

(a) 全面应对道路安全问题，首先是执行或继续执行一项良好的公路安全管理系统，包括设立一个牵头机构；开展道路和运输、警察和司法、卫生和教育部门间合作；根据十年全球计划制订国家道路安全计划；提高道路安全统计和所收集数据的质量；

⁴⁷ 见 www.grsproadsafety.org/grants-programme。

⁴⁸ 见 www.roadssafetyfund.org/。

(b) 加入联合国现有道路安全法律文书，如 1968 年《道路交通公约》和《路标和信号公约》及 1958 年和 1998 年《世界车辆法规协调论坛协定》，并且更进一步，采纳、实施和宣传其中的规定或安全条例；

(c) 制定全面的国家道路安全立法和条例，特别是关于五个风险因素（速度、安全带、儿童座椅装置、酒驾和摩托车头盔）的立法和条例，以达到大会确定的目标，即 50% 的会员国已制定相关立法，并通过不懈的执法行动和社会营销运动来改善立法的执行；

(d) 加强和改进入院前、创伤和康复护理，包括促进设置一个全球通用的紧急呼救号码，以协调并减少碰撞后救护所需时间；

(e) 支持会员国制订政策和法律，保护向伤者提供帮助的路人和急救人员的政策和法律；

(f) 建立道路安全可持续筹资机制；

(g) 确保通过世界道路交通事故受害者纪念日活动以及其他国际、区域、次区域和全国的活动提高人们的认识；

(h) 召开一次高级别中期审查会议，评估十年计划执行进展情况并讨论今后的步骤；

(i) 继续编制更多、更准确的道路伤亡数据。

69. 大会不妨：

(a) 鼓励会员国：

(一) 参加第三次全球道路安全状况调查报告的工作；

(二) 制订特别重视易受伤害的公路使用者需求的战略，政策和方案；

(三) 参加新车评估方案，以促进更好地提供关于汽车安全性能的消费者信息；

(b) 确认目前促进道路安全供资机制的重要性以及建立创新机制的必要性；

(c) 要求展开制订一套全球和国家道路安全目标和指标的工作，从而可参照这些目标和指标有系统地衡量进展情况；

(d) 在讨论 2015 年后发展议程时，承认缺乏道路安全是可持续发展的一个重要障碍；

(e) 要求就这些问题向大会第六十九届会议提交一份报告。