



# 大会

第七十届会议

正式记录

第**九十一**次全体会议  
2016年4月15日星期五上午10时举行  
纽约

主席： 吕克托夫特先生 ..... (丹麦)

上午10时10分开会。

## 议程项目113 (续)

### 选举各附属机构成员以补空缺，并进行其他选举

#### (b) 选举三十个联合国国际贸易法委员会成员

**主席**(以英语发言)：各位成员记得，在2015年11月9日举行的第50次全体会议上，大会选出下列23个国家为联合国国际贸易法委员会成员，自2016年6月27日起任期六年：阿根廷、澳大利亚、奥地利、白俄罗斯、巴西、智利、哥伦比亚、捷克共和国、印度、伊朗伊斯兰共和国、以色列、意大利、黎巴嫩、毛里求斯、巴基斯坦、菲律宾、波兰、罗马尼亚、西班牙、泰国、土耳其、美利坚合众国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。因此，这23个国家无资格参选。

各位成员还记得，非洲国家组仍有六个席位要填补，亚太国家则有一个席位要填补。

我谨提醒各位成员，从2016年6月27日起，下列国家将仍为委员会成员： 亚美尼亚、保加利亚、喀麦隆、加拿大、中国、科特迪瓦、丹麦、厄瓜多尔、萨尔瓦多、法国、德国、希腊、洪都拉斯、匈牙利、印度尼西亚、日本、科威特、利比里亚、马来西亚、毛里塔尼亚、墨西哥、纳米比亚、巴拿

马、大韩民国、俄罗斯联邦、塞拉利昂、新加坡、瑞士、大不列颠及北爱尔兰联合王国和赞比亚。因此，这30个国家没有资格当选。

大会现在着手选举五个成员，以接替任期将于2016年6月26日届满的成员。

根据大会议事规则第92条的规定，选举应以无记名投票方式进行，且不采用提名办法。但我要回顾大会第34/401号决定第16段，其中规定在附属机构的选举中，如果候选国数目与应填补席位相同，即不必进行无记名投票，这个惯例应定为标准办法，但如有代表团特别要求对某次选举进行表决时，则不在此限。

由于没有人提出这种要求，我是否可以认为大会决定在本次选举中不进行无记名投票？

就这样决定。

**主席**(以英语发言)：关于候选资格，我谨通知各位成员，关于非洲国家组的六个席位，该集团已认可肯尼亚、莱索托、利比亚、尼日利亚和乌干达。

鉴于非洲国家组的候选国数目等于或少于拟由该国家组填补的席位数，我是否可以认为，大会希

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-0506) (verbatimrecords@un.org)。更正后的记录将以电子文本方式在联合国正式文件系统(<http://documents.un.org>)上重发。



望宣布肯尼亚、莱索托、利比亚、尼日利亚和乌干达当选，自2016年6月27日起任期六年？

就这样决定。

**主席**（以英语发言）：我祝贺肯尼亚、莱索托、利比亚、尼日利亚和乌干达当选为联合国国际法委员会成员。

关于非洲国家组的一个剩余空缺以及亚太国家组的一个剩余空缺，一俟接到这两个区域有关会员国的通知，大会即可进行选举。

大会就此结束现阶段对议程项目113分项(b)的审议。

### 议程项目13（续）

#### 加强全球道路安全

**秘书长的说明**（A/70/386）

**决议草案**（A/70/L.44）

**主席**（以英语发言）：我现在想征求各位成员的意见，以便让秘书长道路安全问题特使让·托德先生发言。如果没有人反对，我是否可以认为，大会希望在不构成先例的情况下邀请托德先生在本次会议上发言？

就这样决定。

**代理主席**（以英语发言）：根据刚才作出的决定，我现在请托德先生发言。

**托德先生**（以法语发言）：能够有机会以秘书长道路安全问题特使的身份在大会第七十届会议上发言，是一个莫大的荣幸。因此，我有义务和责任在大会堂这里提几个令人震惊和不安的问题，因为它们促使我们所有人进行自我反思。这些问题涉及多年来我与其他人一道一直为之艰苦努力的事业。我指的是应对道路危险，用外交语言来说就是，努力实现道路安全。

首先，我们为什么要讨论以及如何讨论这个无声杀手？它是一个极其可怕的祸害，我们一般来讲

宁愿尽量少谈这个话题。我不妨提一下那些可怕的统计数据——很不幸，那些数字已是众所周知，而且俄罗斯联邦代表稍后将介绍的决议草案A/70/L.44中会提到那些数字，他应得到我们的赞扬。不过，鉴于发言时间很短，我在分配给我的五分钟时间里只想指出：每五分钟就有12人因道路交通事故丧生，480人不同程度受伤，2名儿童丧生。因此，我们要问问自己，为什么要保持沉默。我真的不知道如何回答。

灾难及其受害者当然没有层次等级之分，没有人能够或者应该进行此类可怕数字统计归纳。因此，我也不打算这样做。然而，我们如何能避免这样问自己：为什么会存在双重标准？为什么会如此放弃？为什么会这样听天由命，我们都对此负有责任？如果不是按年来列举数据，而是以十年为单位列出数据，我们对这个问题的认识是否会更深刻一些？那样的话，相关的数据就是，每十年道路交通事故造成1 300多万人死亡，大约5亿人受伤，约200万儿童死亡。此外，这些统计数字没有把人口增长和流动性增大考虑在内。

有哪一个论坛会比大会这里更适于我们发表意见，并提醒人们，道路安全也是一个涉及团结与发展的问题，而且如果我们不采取行动，城市化和机动化——基多联合国住房与可持续城市发展会议将讨论这两个问题——只会使这个问题出现加剧，变得更加严重。国家之间的差距也是惊人的。不发达国家与中等收入国家人口占全球总人口的82%，登记车辆占全球总数的54%，但道路交通事故伤亡人数却占90%，而其他国家，也即高收入国家，人口占全球人口的18%，车辆总数在全球占46%，但交通事故伤亡人数所占比例则为10%。我还想提另一个，也就是最后一个数字：道路交通事故及其后果所造成的代价估计每年约为5 000亿美元。不需要多大的想象力便可想而知，如此庞大数额的钱原本可以用来做些什么。

在这种情况下，用于应对这一全球性祸害和不折不扣杀手的资金却微乎其微，少得近乎荒唐

离谱，我们怎能接受这样一个事实？实际上，我所说的数额只有区区几千万美元。没错，大家没有听错：只有几千万美元。与此同时，用于对付其他全球祸患的活动——我的确为此感到高兴——所能动用的资金却多达数百亿美金。同样，我们不禁要问，为什么会有这么大的不同，为什么会有这么大的差距？

我希望，很快将提出的决议草案能够促成取得进展，因为如果没有大量的资金，就无法采取任何决定性或有效的行动。因此，我想强调，决议草案第20段以及由此可能带来的进展非常重要。所以，在我担任特使的第二年里，我的工作重点之一将是设法促成按照决议草案的要求，为道路安全设立联合国全球基金，并为其筹措资金。

我还想问另一个问题。虽然联合国及其专门机构正在进行动员，而且目前已在联合国框架内拟订58项公约，为什么某些国家却仍在生产达不到基本安全标准的车辆？更加令人忧虑的是，这些车辆与那些严格遵循所有安全标准的车辆在同一家工厂制造，而且常常在同一个车间的相邻装配线上生产，因为这些车辆是为出口而制造的。如何解释这些人为的差别？其原因可以列出很多。同样的问题也适用于道路建设——遵守法律、安全标准和设置道路标志等等。

最后，我要强调道路安全教育的重要性。在第三个千年期间，我们需要每一个孩子不仅学习写作、阅读和计算，还要学会如何行走、骑摩托车和电动脚踏车，而且今后要学会开车。这是一个重要目标，却也是比较容易达到的目标。想象一下，每周只要化上一小时来开展行走开车方面的教育就足够了。这将是一个重大的进展。如果我们早就这样做，有多少无辜的受害者可以得到幸免？在大会堂中，我们必须记得，1948年，大会通过了《世界人权宣言》，其中第三条规定，

“人人有权享有生命、自由和人身安全。”

生命权被称为是至高无上的权利，所以，我们是在为生命权而斗争。我们不要忘记，我们至少是为道路交通事故中数以百万计的受害者而作斗争。

主席（以英语发言）：我现在请俄罗斯联邦代表介绍决议草案A/70/L.44。

科诺努琴科先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：改善道路安全是世界上大多数国家的优先事项。在2011—2020道路安全行动十年期间，减少交通事故数量方面取得了重大成就。将这一议题列入《2030年可持续发展议程》（大会第70/1号决议），使我们有机会不仅从人的生命这一角度来看待这个问题，而且将它视为可持续发展所有三个方面、即经济、社会和发展方面的一个要素。

我们非常荣幸地介绍题为“加强全球道路安全”的决议草案A/70/L.44。这项决议草案在以往各年决议的重要规定基础上，还列入了道路安全领域重要战略中的新内容，包括任命秘书长道路安全问题特使，第二次全球道路安全高级别会议通过《道路安全问题巴西利亚宣言》，并注意到进一步努力减少道路交通事故负面影响的重要里程碑。我要谈谈其中最重要的内容。

第一，决议草案呼吁发展和加强伙伴关系，要让各国和国际组织参与其中，包括联合国系统各机构、民间社会和私营部门，以期改善道路状况。决议草案A/70/L.44指出，联合国道路安全协作机制就是这样一个协商机制，有助于调集和协调各方努力。

第二，决议草案的目的是建立一个道路安全信托基金，将其作为又一个提供财政支持的工具，促进为执行道路安全方案吸引投资。

第三，决议草案请有关组织，包括世界卫生组织和各区域经济委员会，首先是联合国欧洲经济委员会，向感兴趣的国家提供援助，以期改善规范性法律框架和道路安全技术标准，并制订该领域更加有针对性的主要风险因素指标。

决议草案中提到下列内容也具有重要意义：联合国住房与可持续城市发展会议，世界卫生组织全球健康促进会议，以及第四次联合国全球道路安全周活动。

鉴于整个《2030年可持续发展议程》的主要专题是不让任何一个人掉队，因此，必须重点关注确保道路安全领域最容易受伤害的群体，即儿童和残疾者。

我们注意到，谈判是以建设性方式进行的，而且所有利益攸关方参与。请允许我们感谢各国代表团积极参与达成协议。我要特别感谢巴西常驻联合国代表团的同事作出宝贵的贡献。我们呼吁全体会员国支持决议草案A/70/L.44，并邀请它们成为共同提案国。

**主席**（以英语发言）：我现在请欧洲联盟观察员发言。

**Parenti先生**（欧洲联盟）（以英语发言）：我荣幸地代表欧洲联盟（欧盟）及其成员国发言。

欧盟及其成员国欢迎题为“加强全球道路安全”的决议草案A/70/L.44。我们要特别感谢俄罗斯联邦发挥领导作用，大力促成这一成果。

2015年，欧洲有26000人死于道路上，这相当于一个中等城镇的人口。在世界范围内，道路交通事故死亡人数超过120万人，相当于美国人口最多的第九大城市的人口。每年因道路交通事故而受伤的有五千万人。道路交通事故是全球人们死亡的首要原因，也是15岁至29岁人死亡的主要原因。这种情况是不可接受的，这表明世界各地的道路交通系统本身是不安全的，人的一次错误就可以给个人、家庭和社会造成灾难。

欧洲对这一重大卫生问题采取了明确的立场。根据我们的运输问题白皮书，到2050年，欧洲应该接近达到公路交通零死亡率—这个明确的愿景不会一蹴而就。为了指导我们朝着这一方向作出努力，需要制订一系列直接的目标和安全指标。据此，我

们于2015年9月商定了可持续发展目标及其具体目标3.6，即到2020年将全球道路交通事故死亡人数降低一半。在这方面，2015年11月举行的第二次全球道路安全高级别会议通过的《道路安全问题巴西利亚宣言》和题为“改善全球道路安全”的决议草案A/70/L.44，是国际社会最近为实现艰难的目标而作出努力的明确实例。

为了防止道路交通伤害事件，并发展安全的道路交通系统，我们需要所有利益攸关方共同参与，并采取全面综合的方式。2011–2020年欧盟道路安全政策框架是一个良好的实例，它指导我们努力实现更加安全的道路。该框架重点关注新的关键优先事项，如减少农村道路事故，关注易受伤害的公路使用者，例如行人、骑自行车者、骑摩托车者、儿童和老人。此外，我们还在原先承诺的基础上作出进一步努力，包括加强管制和处罚；支持国家层面打击在毒品和酒精影响下驾驶车辆的举措；投资于道路基础设施和改善交通状况；改善关于驾驶执照的立法和适宜驾驶的体能标准。2011年至2015年期间，这些措施使得公路死亡人数减少了17%。

即便欧盟的区域公路死亡率在世界范围内是最低的，但也依然是不可接受的。我们需要在民间社会和私营部门的积极参与下，继续在国家、区域和全球等层面分享最佳做法和交流信息。我们还需要加强努力，将安全问题纳入可持续城市及交通这一更为广泛的议程。我们知道道路上的主要杀手是什么：超速、醉驾和不系安全带。为使道路更为安全，需要在建造更为安全的道路基础设施、更为安全的车辆和安全意识更强的道路使用者等方面下功夫。这包括实施执行适当法律，也包括提高意识和进行教育等软措施。

虽然道路交通中受伤是一个主要的公共卫生问题，并且挑战有时十分严重，但是仍有希望。世界上许多国家已经表明，能够通过整体和多部门做法来防止道路交通中丧生及严重受伤等事故。我们应当借鉴这些经验。我们绝不能在道路交通安全问题上掉以轻心，这关系到成百上千万人的生命。



巴-奥马尔先生（阿曼）（以阿拉伯语发言）：我代表阿曼常驻代表发言，很遗憾，他无法到会。

我谨代表阿曼苏丹国政府感谢和赞赏秘书长提交其关于努力加强世界道路安全问题的报告（A/70/386）。该报告介绍了各国为落实大会有关加强道路安全的决议采取的最新行动。我还要赞扬国际社会在此领域做的建设性努力。

阿曼是在国际层面发起道路安全运动的先锋。阿曼提议，为后代着想，将道路安全项目列入本组织议程。大会在2003年5月23日首次将道路安全问题列入其议程之后，通过了第57/309号决议。该决议是阿曼苏丹国基于我们对世界道路安全问题的重视而提出的。大会强调了因道路安全预防措施不足而造成的不必要死亡及事故的悲剧性，后又通过若干其它道路安全决议。举行过几次部长级会议，以便提请注意交通事故死亡事件，鼓励建造更为安全的道路和在区域及国际层面提供道路安全方面的技术支持。

鉴于道路安全现在是联合国及其它组织议程上的重要项目之一，国际社会一直高度优先与各利益攸关方协作，减少道路安全缺失造成的消极影响。每年世界道路上的交通事故造成的死亡人数约为100万，重伤人数为近5000万，给国际社会带来巨大压力。

阿曼政府一直在为加强道路安全而积极努力。我们颁布了设立全国道路安全委员会的法令，目的是制订一项综合战略，减少交通事故，处理其消极影响和考虑相关问题。该战略将为遵守建设安全道路国际标准奠定基础。至于提高意识工作，我们努力加强每周报告数据制度。我们还在与大众媒体协作，每年发表100多件通讯稿件，发至苏丹国偏远地区，针对大学等学生和广泛社区。我们在发行纪录片，提高公众对道路安全重要性的认识。这些影片中有些获得了国际奖项。为了使新生代了解道路安全，我们建立了儿童交通学校，实际上是一个微型城市，让小学生们了解道路安全标准及法律。我们

还在对警官及各种道路使用者进行道路安全方面的培训。此外，4月初，阿曼液化天然气公司发起了一个名为“送给国家的礼物”的项目，旨在减少道路事故，在Sur省成立了一所交通安全研究所。

我国政府及私营部门的努力以及我国社会整体意识的提高，使阿曼得以在减少我们道路事故方面取得积极成果。数据显示，2012年以来，我们道路死亡人数减少了百分之五十，受伤人数减少了百分之三十，尽管我们道路登记车辆数上升了百分之二十五。

最后，我谨重申，我们赞赏你主席先生及秘书长。我们向大会保证，我们致力于加强国际努力，改进道路安全，携手实现我们的共同目标。

德阿吉亚尔·帕特利奥塔先生（巴西）（以英语发言）：我赞扬俄罗斯联邦提出关于道路安全的决议草案并在过去几周里主持谈判。我还要感谢阿曼苏丹国和秘书长特使让·托德先生发挥牵头作用。我欢迎秘书长的报告。

11月，巴西荣幸地主办了第二次全球道路安全问题高级别会议。该次会议还有世界卫生组织协办，并得到包括欧洲经济委员会和联合国其它区域委员会在内的许多其它方面的支持，2200名与会者来到巴西利亚，充分体现出多利益攸关方的性质。会议成果文件，即《巴西利亚道路安全宣言》，是通过包容各方的谈判进程起草的，预期将于今天得到大会的核准。这样，联合国将把其道路安全导则和行动同《2030年可持续发展议程》变革性准则结合起来。

除其他外，道路安全是一个发展、平等和可持续问题，是我们如何在公共领域与我们的共同共享空间互动的问题。它非常直接地关系到可持续发展目标3，即确保健康生活和促进各年龄组的所有人的福祉，但也关系到可持续发展目标11，该目标提醒我们要使城市具有包容、安全、复原力强和可持续等特性。可持续公共交通政策应当处于道路安全关切的核心位置。

大多数受害者是在发展中国家;其中一半以上都不是汽车使用者。他们是行人,骑自行车,骑摩托车,更广泛地说,还有人数仍不确定的使用不安全的交通运输系统的人。弱势群体,如妇女、儿童和残疾人应在这方面得到特别关注。

我想强调大会交给世界卫生组织(世卫组织)任务的重要性,根据这项任务,世卫组织将就关键风险因素全球自愿目标与会员国开展合作,这些因素包括酒后驾车、超速行驶、不戴摩托车头盔、不系安全带和不使用儿童安全设施等,并就服务交付机制开展合作。这项工作有助于实现雄心勃勃的千年发展目标有关道路安全的具体目标。包括能力建设和技术转让方面的国际合作,对我们的努力来说至关重要。巴西将密切注视秘书长关于建立道路安全基金的协调讨论。

决议草案A/70/L.44将发出一个强有力的政治信息,我们希望这项信息将在于今年5月在日内瓦举行的世界卫生大会和10月在基多举行的第三次联合国住房和城市可持续发展会议上得到呼应。总之,这些进程提供了授权和必要的紧迫感,以实现道路安全行动十年和《2030年可持续发展议程》的远大目标。

鲍尔女士(美国)(以英语发言):我也想感谢丘尔金大使在这个问题上的个人领导能力,感谢俄罗斯联邦坚决承诺关注这一严重问题,并敦促所有国家帮助解决这一问题。美国作为极其重要的决议草案A/70/L.44的共同提案国而感到自豪。我们敦促每一个会员国不仅通过这项决议,而且开展具体的公共政策努力,将决议的各项承诺付诸实践。

道路交通事故每年造成大约120万人死亡。停下来想一想,每一年有大约1,200,000人死于可预见和可预防的原因。这一数字比联合国40个会员国的公民还多,而且年复一年地发生。

这些损失并不是平均分布于全球。低收入和中等收入国家特别遭受重创。这些国家拥有的汽车刚刚超过世界的一半,但却占有所有交通死亡人数的90

%。因此,可持续发展目标在健康目标中包括了全球道路安全这一特定具体目标,是很有道理的。

更令人吃惊的是那些受影响尤为严重的人。在世界各地,道路交通事故死亡是15至29岁年轻人死亡的最主要原因。大会定期辩论人类生命面临的各种严重威胁,而这个问题显然必须作为其中之一。由此造成的损失不仅是失去了生命,而且也对发展带来各种后果。据世界卫生组织(世卫组织)估计,道路交通死伤造成的损失约占全球国内生产总值的3%。

现在,2011-2020道路安全行动十年业已过半,我们可以指出一些进展。自2007年以来每年死亡人数基本保持不变,即使世界人口每年以约1.1%的速度继续增长,这在目前相当于每年增长约8000万人。自2010年以来,有79个国家道路死亡人数减少。但与此同时,其他68个国家道路死亡人数上升。任何人都不应对此进展感到满意。我们必须做得更好。

我们还可做些什么?许多死亡可通过改进立法、道路设计、交通管理、安全设备、紧急响应和人的行为等予以避免。只需系上安全带就可减少40-65%的严重和致命的伤害。驾驶人,尤其是那些酒后驾车、吸毒、昏昏欲睡或分心者,是造成这一问题的主因。分心的威胁尤为迫切,因为几乎在我们每个国家,对开车发短信、打电话或不充分注意路况等行为造成的危险,根本没有充分认识到。

想想看:驾车者眼睛离开路面发短信平均时间为5秒。如果驾车者以每小时55英里-或约每小时89公里-的速度驾驶五秒钟,并眼睛盯住电话,那就等于5秒钟闭目驾驶差不多整个足球场的长度。如果我们仔细想想,一个人闭眼开车五秒钟会是多么鲁莽,我们就开始知道驾车发短信是多么危险。

2014年的一项研究发现,在美国,在白天任何给定的时刻,都有超过587,000驾车者边开车边打手机。可预见其结果是致命的。就在同一年,在这个国家由于驾车者分心造成车祸,致使3179人丧

生，431000人受伤。在这个国家，至少十分之一的致命车祸-近五分之一的致伤车祸-涉及分心驾驶。

作为政府和社会，我们都开始清醒地认识到威胁的严重性。据世卫组织统计，有139个国家已经批准了禁止驾驶时使用手持电话的法律。在美国，我们已经召开了两次全国分心驾驶峰会，禁止商业司机发短信和打手机，鼓励各州采取严厉的法律，并推出多种活动，以提高公众对分心驾驶的危险和造成的人类代价的认识。我们已经指定了本月，4月，为全国防范分心驾驶宣传月，并相继推出了新的公共意识活动和执法行动。尽管如此，看一看数字和悲剧，我们能够而且必须做得更多。

有一个教训我们务必汲取：说服人们相信分心驾驶的危害性最有力的宣传者往往是受害者。我想向大会快速讲述一个人的故事，作为发言结束。

2008年，杰西·古德大学毕业典礼后，与她的父母从宾夕法尼亚州兰开斯特开车回家，途中汽车被一辆货运卡车迎头撞击。杰西的父母丧生，她受重伤。医生说她有10%的希望能熬过第一个晚上。这起事故是由司机分心，打手机造成的。

但杰西生命力极强，侥幸地活了下来。虽然车祸使她部分瘫痪，还有轻微的认知顽疾，但也使她成为一个强大的倡导者，教育人们认识到分心驾驶的危险，并需要通过改革来解决这一致命的问题。2011年她和丈夫史蒂夫创办一个专门致力于这一问题的组织，叫HangUpAndDrive.com - Jacy，自那时起，杰西在32个国家作了近600次讲演。

开车发短信是一个全球性杀手，格外严重地影响我们的年轻人。我们必须把处理这个问题的做得更好。如果我们做得好，如果我们投入精力、创新和承诺，就像我们在杰西等合作伙伴身上看到的那样，我们就可以挽救数以百万计的生命。

**罗伯逊勋爵（英国）（以英语发言）：**能再次代表联合王国参加大会本次关于全球道路安全的会议，我感到莫大的荣幸。我要感谢联合王国政府给我这个反对派政治家今天代表政府发言的机会。

去年9月，在这个大厅，世界各国政府通过了可持续发展目标。有史以来第一次，这样的全球目标包括了道路安全具体目标，这是一项明确和毫不含糊的目标，即到2020年将道路交通死亡事故减半。去年11月在巴西，我们很多人聚集在道路安全高级别会议上，制定落实这一全球目标的议程，并通过了《巴西利亚宣言》。逾70位部长和2000名代表参加了这次会议。在会议闭幕式上，我把这项《宣言》比作一项变革宣言。我非常高兴地看到，我们今天将在这里正式通过的决议草案包含了在巴西利亚提出的许多变革措施。

决议草案敦促各国政府展示领导作用与合作，并呼吁捐助者支持一个新的全球基金。草案向世界上所有汽车制造商发出明确的道德挑战，要求他们到2020年达到必要、无可争辩的联合国最低安全标准。草案强调儿童和青少年惊人的伤亡率，呼吁各国履行依照《儿童权利公约》确立的保护儿童和青少年的义务。草案确认，需要设计和管理好高速公路和城市街道，使所有使用者安全，在安全流动和环境保护之间建立必要的联系，说明了道路安全为何必须成为将在今年晚些时候举行的第三次联合国住房与可持续城市发展会议上将要达成的新城市议程的核心。

这项决议草案可以帮助我们落实变革。但是，若要成功，我们必须共同决心把草案中的文字变成路上的行动。而且，我们必须立即行动，正如英国首相卡梅伦指出，

“在全世界的道路上，每六秒钟就有一个人死亡，或受重伤。解决这个问题必须成为国际社会的当务之急。”

联合王国正在努力执行可持续发展目标。去年12月，政府公布了一项新的道路安全政策声明，采用安全系统办法，阐明政府将如何兑现它在竞选宣言中作出的减少每年道路交通死亡人数的承诺。联合王国在此政策声明中援引联合国《2011-2020道路安全行动十年全球计划》为组织框架，并提出了降



低伤亡人数的明确计划,为此采取措施,包括保护易受伤害的公路使用者、严厉执法限速和制止醉酒驾驶及加快采用更安全的车辆等。为了改善基础设施安全,英国高速公路组织现已提出零伤亡的目标,争取确保到2020年其战略网络上的交通90%使用的将是安全评级达到三星或三星级以上的道路的目标。为了协助全球努力,联合国国际发展部正在为世界银行全球道路安全基金提供资金,帮助催化低收入、道路交通伤亡率高的国家的本地行动。

我非常自豪,由我主持的联合国独立慈善机构——汽车基金国际联合会站在宣传协作、提供资金解决全球性道路伤亡问题努力的前沿。本基金会已经帮助建立了另外两个联合国慈善机构,即国际道路评估方案和全球新车评估计划,并为这两个机构提供资金。这两个机构目前正在世界各地几十个国家开展工作,改善基础设施和车辆安全。我们为前面发言的联合国道路安全问题特使让·托德先生及其为道路安全确保前所未有的融资的高级努力提供强有力的支持。而且,我们非常兴奋能与联合国儿童基金会和其他全球和国家伙伴合作执行一项新的儿童健康行动,旨在实现每个儿童上学途中安全健康的愿景。

我们这样做,是因为若要实现可持续发展目标,我们必须志向远大,而且必须成功。为Lavna,我们必须成功。Lavna是一个14岁的女孩。我们在巴西利亚举行会议的那一天,她在伦敦步行上学的路上被一辆货车撞死。为萨米,我们必须成功。他在13岁时,在纽约市步行上学的路上被撞倒死亡。为玛利亚,我们必须成功。这名11岁的巴西女孩在为一次上学道路安全作文比赛中写的一篇文章得奖。玛利亚在这篇文章中说,

“你应该热爱生命,包括你和其他人的生命。我相信,如果所有司机都这样想,肯定许多孩子就不会失去父母,许多父母就不会失去他们的孩子。”

在她写下这些话仅10个月后,玛利亚和她的父亲在骑摩托车时被一辆汽车撞死。

因此,我们今天可以在此决心让这些孩子的死亡有一定的意义。我们今天可以在此决心,不能继续推脱或拖延,必须立即提出我们知道行之有效、能够防止更多的不必要死亡的办法。我们现在有新的可持续发展目标,其中包括在未来五年使道路伤亡减半的宏伟目标。这关系到许多人的生命,我们不能失败。所以,让我们批准今天的决议草案,然后共同努力,实现世界迫切需要实现的变革。

**贝林先生(瑞典)(以英语发言):** 瑞典赞同早些时候以欧洲联盟名义所作的发言。

瑞典欢迎大会即将以协商一致的方式通过的题为“加强全球道路安全”的决议草案A/70/L.44。我们谨感谢俄罗斯联邦的领导和协调努力。

道路交通死亡是一个全球性公共卫生问题,需要全球关注,今天的决议草案即表达了这种关注。五十年前,瑞典的交通死亡率峰值达到每10万人口死亡近17人。自那时以来,这个数字已经降到每10万人口死亡不到3人。这一趋势是像类似瑞典的国家采用零伤亡的目标,可以认真考虑制定使所有道路使用者安全的系统的可能性的原因之一。

我们经过漫长曲折的道路才达到现在的局面,并在此过程中积累了一些知识和能力。我们通过实践学到的一个重要教训是,系统有效的道路安全工作必须是全面的。我们必须解决系统的各个方面问题,如道路基础设施、城市环境、时速和车辆设计,以及系统使用方面问题,如超速、酒驾、系安全带和戴头盔等。我们学到的另一个经验是,道路安全问题复杂,涉及多部门。我们需要国际、区域、国家和地方各级各种利益攸关方,如政府、私营部门、市政当局和非政府组织参与,因为他们影响道路交通系统的不同方面。

为了发展道路系统的每一个部分,并使所有利益攸关方为同样的目标努力,我们需要制定系统安全的长期远景和用以管理进展的短期目标和指标。



根据我国的这方面经验，瑞典完全支持可持续发展目标的具体目标3.6，同时也强调具体目标11.2及其对道路安全的影响。道路交通伤害是可持续性的重要方面。人们需要走路、骑自行车、驾车以及使用公共交通。这永远不应与死亡或受重伤的危险彼此挂钩。

如果没有国际社会的帮助，瑞典在道路安全方面的进展本是不可能取得的。因此，我们欢迎即将通过决议草案A/70/L.44和该领域进一步的国际合作。

**罗依特先生（以色列）（以英语发言）：**今天，我差一点儿赶不到这里。我在纽约糟糕的交通车流中憋了一肚子火驱车来参加本次会议，这时我才记起我到这里来是为了做什么和我们在道路交通中要怎样保持镇静。

首先，请允许我感谢世界卫生组织在这个拯救生命的问题上发挥领导作用，感谢俄罗斯联邦牵头关于决议草案A/70/L.44的谈判。

以色列长期致力于倡导道路安全。这就是为什么我们每年都在这个会议上发言。该问题一直是并且依然是我国的优先事项之一。

2015年对发展来说是具有划时代意义的一年。会员国达成了包括《2030年可持续发展议程》（第70/1号决议）和《亚的斯亚贝巴行动议程》在内的多项具有历史性意义的协议。2016年的今天，我们将开始落实我们向子孙后代做出的承诺。谈到道路安全，《2030年议程》确定了到2020年把全球道路交通事故造成的死伤人数减少一半和到2030年为所有人提供安全、可负担得起以及可持续的交通系统的远大目标。

我们面临的挑战是严峻的。道路交通是我们各国社会的核心，也是我们各国经济的命脉。然而，每年有125万人死于与道路有关事故，5000万人因此受伤，并有许多人落下长期或者终生残疾。这些事故对于受害者及其家人来说是悲剧，但是，它们还带来严重的社会经济后果。这一点对于低收入国

家来说尤其如此，世界上90%的道路死亡事故发生在那里，尽管它们仅拥有世界上的半数车辆。

车祸使家庭失去其主要养家者，或者迫使他们承担昂贵的医疗服务费用。当这种情况发生时，家庭被推入举步维艰的贫困循环。据世界银行称，车祸使发展中国家政府估计花去其国内生产总值的1%至5%。因此，拯救道路上的生命就是消除贫困和促进繁荣。

《道路安全行动十年全球计划》为寻求提高国内道路安全的各国当局澄清了问题，并指出了侧重的领域。这将有助于稳定并且最终减少全球预计道路死亡人数。我们已经取得了进展。在这方面，值得一提的是，诸如拉丁美洲和加勒比经济委员会等区域组织正在开展更多活动，以提高其成员国的道路安全。

**副主席卡迪先生（意大利）主持会议。**

以色列发现，即使看似简单的行动也可以带来不同。我国政府一直努力通过各种市场战略与活动，包括竖立写着“心系生命！”的广告牌，来改变以色列的驾驶文化。以前的一项宣传活动提醒我们，在道路上，我们不必总要证明我们是正确的，恰恰相反，我们应该选择明智地行事。以色列全国道路安全管理局宣传规章与政策，编写司机教育方案，与政府其它分支和专注于道路安全问题的非政府组织有着密切的工作关系。

这些行动使我们得以触及社会各界，其中包括历史上比一般人群发生交通事故率更高的那些群体。全国道路安全管理局还鼓励开发智能交通系统。通过把电脑和信息技术纳入车辆和基础设施，智能交通系统使交通管理当局、交通提供方以及使用道路的私人用户能够做出更加知情、安全以及明智的决定。结果是资源与时间的利用效率大大提高，这又推动了环境的保护。这种拯救生命的技术的一个实例是以色列公司“移动眼”（Mobileye）开发的。这家创新型公司开发了一个提供预防和减轻碰撞报警的先进的视觉系统。这些是我们在以色

列提高道路安全方面所采取的几个步骤，但是我们将继续推行使我们的道路更加安全的政策，并鼓励这方面的创新。

道路交通死伤是可以预防的。各国政府、非政府组织以及私营部门的努力将有助于确保我们实现在《行动十年》中所制定的目标和《2030年可持续发展议程》中有关道路安全的目标。携起手来，我们就能够使道路更加安全，使我们的民众更加有保障。犹太传统教导我们，任何时候拯救一个人，都如同拯救了整个世界。让我们团结起来，每次拯救一条生命，从而拯救整个世界。

**拉梅克先生（法国）（以法语发言）：**我愿代表法国感谢主席召开本次会议，并赞扬俄罗斯代表团编写大会今天将通过的决议草案A/70/L.44，并协调有关该决议草案的谈判。我还谨赞扬秘书长特使让·托德先生的工作，并感谢他对道路安全的承诺。

我们赞同以欧洲联盟及其成员国的名义所作的发言。

道路交通事故导致世界各地每秒钟就有至少2人死亡和100多人受伤，这些事件中有许多涉及儿童和青年，有鉴于此，亟须行动起来，执行世界卫生组织建议的十个基本步骤，以便到2020年把道路死伤人数减少一半，这正是我们2015年9月在大会堂这里所集体承诺要做的（见A/70/PV.4）。

自启动《道路安全行动十年》以来，全球人口增长相对稳定和机动车数量的统计数据给人带来希望。生命得到挽救，特别是随着又有17个国家实行减少道路事故风险因素的法律，其中包括禁止酒后驾车和要求佩戴头盔的法律。我们必须沿着这条道路继续走下去。

对法国来说，不让任何人掉队是一项旨在从道路交通中再拯救2000人的重要举措。过去的经验显示，这种结果是可以实现的。在从2001年到2010年的十年间，法国的交通事故死亡人数从2001年的8,000多人降至2010年的不到4,000人和2014年的3,384。如果没有最高层2002年表现出的政治意愿，

我们是不可能取得这个结果的。这一承诺有了成效，近年来没有动摇过。

密切监测统计数据应使我们得以调整我们的行动。为应对2014年至2015年死亡人数的上升，法国政府实行了一套由26条措施组成的紧急计划，其中包括通过使用一种效果更好的新型独立雷达来消除驾车时使用电话的危险、年轻司机酒驾以及超速。

不让任何人掉队还意味着，在那些道路交通事故带来不合比例负担的地方处理该祸患。发展中国家占世界交通事故死亡人数的约90%，而非洲的道路交通死亡人数比欧洲高出三倍。因此，2009年以来，法国一直坚定地致力于执行《道路安全行动十年全球计划》，这表现在从2010年起，每年都会举行纪念道路安全法语日的活动。法国还在通过促进交流良好做法的协议，与阿尔及利亚、塞内加尔和黎巴嫩等国加强双边联系。

秘书长自“道路安全行动十年”启动以来提交的第三份报告（A/70/386）表明，采取了各种各样的行动。因此，我欢迎参与这场斗争的所有行为体——世界卫生组织、欧洲经济委员会以及整个联合国系统——致力于此，它们与各国政府、非政府组织以及整个民间社会协作，开展了大量工作。

与在巴西利亚一样，法国将继续发挥作用，动员力量来为所有人，特别是最脆弱者服务，以确保没有人掉队。我确信，这种协同作用将带来重要进展，由此挽救我们星球上成百上千万人的生命。

**吉隆·托马斯女士（西班牙）（以西班牙语发言）：**我们欢迎关于改善全球道路安全的决议草案A/70/L.44，这项草案是一个典范，表明通过出色的国际合作，各国政府以及所有公共和私营部门行为体如何携手努力减少道路交通事故率。

遵照国际标准，并且作为我国公共和私营部门举措的一部分，西班牙显著改善了道路安全状况。我们注意到，从1989年到2014年，道路交通死亡人数累计减少了82%。根据我们的经验，通过制订清楚的道路安全政策，把在国际一级查明的五大道路安

全风险因素作为重点，完全有可能改善道路安全。当然，这项工作利用了许多技术优势，但最重要的是，所有国家通过国际组织在区域和全球开展国际合作一直都很重要。西班牙在这一领域有良好经验，一个很好的例子就是，我们与我们的拉丁美洲同事开展了协作，我们将永远感谢他们对我们的联合工作给予信任。

最后，我们还要感谢道路安全问题特使，他进行了出色的领导，并且全力支持最近在全球一级制订的各项道路安全倡议。但展望未来，最重要的是，我们应与所有公共和私营部门行为体合作，改善全球道路安全。归根结底，我们都是全球公民。

**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。

**沃森先生**（红十字会与红新月会国际联合会）（以英语发言）：我感谢主席给我这个机会，代表红十字会与红新月会国际联合会（红十字与红新月联合会）作简要发言。

红十字与红新月联会在其《1998年世界灾害报告》中首次确认，道路安全问题是人道主义危机。自那时以来，我们与各个红十字会和红新月会一道努力，采取各种行动加强全球道路安全。例如，我们各国的红十字会和红新月会因为提供急救服务和培训而广受肯定。此外，许多红十字会和红新月会与其所在国当局积极合作，制订有据可依的道路安全法律和政策，并在实地执行道路安全倡议。这些努力得到了由我们主导的方案——“全球道路安全伙伴关系”——的支持，这一方案力求与政府、私营部门以及民间社会组织建立伙伴关系，以便加强道路安全，尤其是在需求最多的中低收入国家。

“道路安全行动十年”已经过去一半，在解决这一人为危机方面取得了显著进展。在这方面，红十字与红新月联合会赞扬为制订“行动十年”作出贡献并为实现其目标作出不懈努力的所有人。最近，道路安全具体目标已被纳入可持续发展目标，这些

目标确实雄心勃勃，秘书长任命了道路安全问题特使，还在巴西组织了第二次全球道路安全问题高级别会议，为进一步采取全球行动提供了急需的政治动力。但是，仍有许多工作要做，政策现在必须得到落实。

尽管世界卫生组织的最新数据表明，道路死亡人数已稳定在每年125万人，但是，道路交通事故造成的人和经济的损失仍然高得惊人。从人道主义角度来看，在道路上死亡或受伤的风险在世界各地的许多社区仍然存在。例如，在一些城市和小镇，由于公路警察没有权限或资源进行阻止，车辆以每小时高达100公里的速度驶过学校区，还有一些城市和小镇，由于国家没有为助人为乐者提供法律保护，受伤的道路使用者得不到救助，此外，在一些地方，由于没有佩戴头盔的要求，或者只能获得几乎不提供保护的不合标准头盔，从摩托车上摔落的成人和儿童头部受伤，改变了他们的一生。诸如此类的情况每天都在发生，而且现在就在世界各地发生。现实情况是，如果一个人贫穷，或者生活在一个迅速汽车化的国家，他很有可能首当其冲遭遇道路交通事故创伤。

要实现我们雄心勃勃的道路安全目标，就必须在地方、国家和全球各级作出改变。特别重要的是，必须建立强有力的多部门和多利益攸关方伙伴关系。在这方面，我们欢迎决议草案A/70/L.44，它为会员国、联合国机构以及其它相关利益攸关方列述了明确行动。特别是，我们支持呼吁各国政府通过并执行强有力的道路安全政策，这些政策应符合当地情况，并且有据可依。为了最大限度发挥作用，此类政策应连贯一致，统一执行，并且得到充足资源。更广泛而言，必须为公路安全问题提供更多关注、政治意愿和资源。

就红十字与红新月联合会而言，我们将继续与我们的所有成员国及相关组织合作，以便实现该决议草案的各项目标。实现雄心勃勃的道路安全目标不仅将造福全社会，还将特别帮助我们当中最贫穷和最脆弱的人，以确保没有任何人掉队。



**代理主席**（以英语发言）：我们听取了在有关这个项目辩论中发言的最后一位发言者的发言。

大会现在将就题为“加强全球道路安全”的决议草案A/70/L.44作出决定。

我请秘书处代表代表发言。

**博特纳鲁先生**（大会事务和会议管理部）（以英语发言）：我谨宣布，自决议草案A/70/L.44提交以来，除该文件所列代表团外，下列国家也已成为其提案国：安道尔、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、巴西、保加利亚、喀麦隆、加拿大、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、圭亚那、匈牙利、冰岛、印度、日本、黎巴嫩、卢森堡、摩纳哥、黑山、摩洛哥、荷兰、尼加拉瓜、波兰、葡萄牙、卡塔尔、圣马力诺、塞尔维亚、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、前南斯拉夫的马其顿共和国、土库曼斯坦、阿拉伯联合酋长国、美利坚合众国和乌拉圭。

**代理主席**（以英语发言）：我是否可以认为大会希望通过决议草案A/70/L.44？

决议草案A/70/L.44获得通过（第70/260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对议程项目13的审议？

就这样决定。

## 议程项目23（续）

### 处境特殊的各国家组

#### (a) 第四次联合国最不发达国家问题会议的后续行动

##### 决议草案（A/70/L.45）

**代理主席**（以英语发言）：大会现在就题为“伊斯坦布尔《2011-2020十年期支援最不发达国家行动纲领》执行情况高级别全面中期审查方式”的决议草案A/70/L.45采取行动。

我是否可以认为大会希望通过决议草案A/70/L.45？

决议草案A/70/L.45获得通过（70/261号决议）。

**代理主席**（以英语发言）：泰国代表希望就刚刚通过的决议发言解释立场。我谨回顾，解释立场的发言以十分钟为限，各代表团应在各自的席位上发言。

**差苏旺女士**（泰国）（以英语发言）：我谨代表77国集团和中国发言。首先，请允许我表示，77国集团和中国赞赏核心协调人在非常重要的第70/261号决议谈判过程中提供建设性的指导，作出不懈努力，以及表现出坚定不移的耐心。

本集团还要感谢我们各国代表团在这项决议谈判期间建设性地参与并表现出灵活性。由于被正式列为最不发达国家的48个国家中有47个国家是77国集团成员，我们对伊斯坦布尔《2011-2020十年期支援最不发达国家行动纲领》执行情况高级别全面中期审查对于本集团的重要性怎么强调都不为过。至关重要是，即将进行的中期审查要具有包容性，不仅从各国全面参与的意义说，而且就各相关利益攸关方的积极和建设性参与而言，都要如此。这样，我们就可能确定会使最不发达国家能够脱离最不发达国家地位的真正伙伴关系的未来道路。在我们看来，通过这些方式仅仅是一个进程的开始，即确保中期审查包括我们在2015年期间所作的各项承诺，以便提供一个有意义的成果，这一成果将产生一些对最不发达国家成功履行这些承诺来说至关重要的有利因素。

77国集团和中国期待着在审议和谈判为筹备定于5月底举行的会议而提出的中期审查成果文件草案时，同共同协调人以及所有会员国和观察员国积极、建设性和实质性地接触。

**代理主席**（以英语发言）：大会就此结束现阶段对议程项目23分项（a）的审议。

上午11时25分散会。