



第七十届会议

议程项目 13

加强全球道路安全

## 加强全球道路安全

### 秘书长的说明

秘书长谨此转递由世界卫生组织与联合国各区域委员会及联合国道路安全协作机制的其他伙伴协商编写的关于加强全球道路安全的报告。



## 加强全球道路安全

### 摘要

本报告由世界卫生组织与联合国各区域委员会及联合国道路安全协调机制的其他伙伴合作编写，提供了大会第 58/289、60/5、62/244、64/255、66/260 和 68/269 号决议所载建议的最新执行情况，并介绍了自上一次报告(A/68/368)以来全球道路安全界为实现 2011-2020 道路安全行动十年各项目标而开展的活动和取得的成就。鉴于 2015 年是行动十年的中间点，有必要盘点各国政府及其他利益攸关方为落实决议所载建议和实现十年目标而开展各类活动。各国政府及其他利益攸关方继续提醒注意世界各地存在的问题，并筹备举办高级别活动，推动在行动十年的下一半时间里采取行动，减少道路交通事故并减轻事故对公众健康和发展的影响。报告还载有给大会的关于实现行动十年各项目标的建议。

## 一. 导言

1. 每年有大约 124 万人死于全球各类道路上，另有多达 5 000 万人严重受伤。非洲区域死亡率最高，欧洲区域最低。在所有道路交通死亡中，半数涉及弱势道路使用者，包括行人、骑摩托车者和骑自行车者。虽然各国试图应对关键风险和防范因素，例如超速、酒驾、不使用摩托车头盔、安全带和儿童约束装置，并通过立法及其他措施加强基础设施和车辆安全，但许多地区的执法工作仍然薄弱。
2. 根据大会第 58/289 号决议授予的协调道路安全活动的任务，世界卫生组织(世卫组织)继续与联合国各区域委员会及联合国道路安全协作机制的 80 个成员组织密切合作。世卫组织每年召开两次协作机制会议，更新并规划有共同兴趣的各组织之间的活动。
3. 自 2004 年以来，大会在多项决议中呼吁关注全球道路安全危机以及加以改进的必要性。大会第 68/269 号决议再次邀请各国政府牵头落实 2011-2020 道路安全行动十年的各项活动，同时推动多部门协作；除其他外，邀请会员国、国际组织、开发银行和私营企业考虑为行动十年相关活动提供适足和补充资金；鼓励会员国和国际社会在制订 2015 年后发展议程时适当顾及道路安全问题；并欢迎巴西政府提出主办将于 2015 年举行的第二次全球道路安全高级别会议。
4. 本报告是根据大会第 64/255 号决议提交的第四次报告，大会在该决议中宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，目标是稳定并降低预测的全球道路死亡人数。报告介绍了联合国各组织、全球道路安全机构、私营部门和民间社会自上一次报告(A/68/368)以来开展的活动，涵盖期间为 2013 年 9 月至 2015 年 8 月。

## 二. 道路安全行动十年的进展情况

5. 大会第 68/269 号决议邀请秘书长继续促进关于道路安全问题的有效国际合作，包括在更广泛的可持续运输背景下促进这种合作，并鼓励进一步努力加强对联合国系统相关工作的协调。秘书长任命了一名协助调动持续政治承诺的道路安全问题特使，负责宣导遵守联合国道路安全法律文书和提高相关认识，在全球和区域会议上分享良好做法，并为宣导活动筹集资金。欧洲经济委员会(欧洲经委会)为特使提供了秘书处支助。自上任以来，特使在非洲、美洲、亚洲和欧洲与各国政府、联合国系统各机构、国际机构和非政府组织举行了双边高级别会议。与相关利益攸关方的有序协商进程也已经启动。
6. 大会第 68/269 号决议还欢迎巴西政府提出在 2015 年主办第二次全球道路安全高级别会议。该会议将于 2015 年 11 月 18 日和 19 日在巴西利亚举行，是评估进展情况并为行动十年添加新动力的契机，将重申国家承诺，并按照可持续发展目标提出今后五年的新战略。巴西政府已设立全国组委会和一个有关会议情况、

登记注册及会边活动申请的网站([www.roadsafetybrazil.com.br/en](http://www.roadsafetybrazil.com.br/en))。会议将讨论行动十年的关键成果、今后加快实现行动十年目标的步骤、实现已列入拟议可持续发展目标的降低道路交通死亡率所需要的关键战略和活动，并确定国家及全球道路安全的目标和指标。预计成果文件将是一份关于道路安全的声明，其中除其他外，将鼓励通过一个透明的参与式多部门进程，拟订国家、区域和全球降低道路交通死亡率的目标。2015年第六十八届世界卫生大会期间向成员国和代表团作了相关情况通报。声明的内容已通过为期一个月的在线开放协商以及2015年3月、6月和9月的非正式政府间谈判拟订。

7. 大会在同一决议中请世卫组织和联合国各区域委员会为2015年组织第三个联合国全球道路安全周活动提供便利。至少105个国家调动多部门道路安全利益攸关方举办了安全周活动及其#SaveKidsLives(拯救儿童生命)运动，强调了儿童在全球各类道路上的困境，必须采取行动更好地确保他们的安全。世界各地开展的活动包括：儿童向决策者提交“儿童道路安全宣言”；儿童在国家或地方媒体上报导道路安全；加强往返学校时的道路安全；推动儿童骑自行车者和骑摩托车者佩戴头盔；倡导使用儿童约束装置；向儿童展示如何安全过马路；提供急救演示；纪念道路交通事故受害儿童；主办专门针对道路安全的欧洲联盟开放日活动；在圣何塞组织美洲儿童道路安全大会；向联合国儿童基金会(儿基会)执行主任、秘书长道路安全问题特使、世卫组织非传染性疾病预防、暴力和伤害预防司司长、道路安全名人大使杨紫琼和佐莱卡·曼德拉、以及纽约市官员呈递“儿童道路安全宣言”。世卫组织发布了一份载有确保儿童行路安全十大战略、信息图表和有关资料的文件。安全周活动在社交媒体上引人注目，许多地方纸媒和广播也作了报导。<sup>1</sup>

8. 大会在同一决议中还重申，必须继续通过每年11月第三个星期天的世界道路交通事故受害者纪念日提高对全球道路安全的认识。2013年纪念日的焦点是“人人享有道路安全”。2014年纪念日的主题是“超速致命 - 杜绝超速”，侧重于加强车辆安全以及让消费者了解机动车安全性能和最低碰撞测试标准。

### 三. 国际法律文书、决议和政策文书

9. 大会第68/269号决议鼓励尚未就关键风险和防范因素制定全面立法的会员国考虑制定这一立法，以便在行动十年结束时将拥有全面立法的国家比例提高到50%。大会还鼓励会员国加强现有关于风险因素的道路安全立法的执行力度。

10. 欧洲经委会继续协调统一国际道路交通安全标准。到本报告编写之时，《1949年道路交通公约》缔约方仍为95个；《1968年道路交通公约》新增一个缔约方，总数达到73个；《1968年路标和信号公约》也新增一个缔约方，总数达到63个；

<sup>1</sup> 见 [www.who.int/roadsafety/week/2015/zh/](http://www.who.int/roadsafety/week/2015/zh/)。

《1971 年欧洲补充〈1968 年道路交通公约〉协定》增加两个缔约方，总数达到 35 个；《1970 年欧洲国际公路运输车辆从业人员工作协定》增加一个缔约方，总数达到 51 个。

11. 大多数拥有大型汽车工业的国家是联合国两项主要国际协定即《1958 年关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件采用统一技术规范和互相承认根据这些规范所做出的许可的条件的协定》以及《1998 年关于对轮式车辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件制订全球性技术规章的协定》的缔约方。为确保相互连贯一致，现已为这两项协定拟订共同决议。

12. 欧洲经委会举办了四场全球和区域活动来提高对上述联合国公约和协定的认识，并向有意加入的国家提供技术援助。这四场活动是：2013 年 12 月与印度道路运输和公路部、道路交通教育研究所和国际道路运输联盟合作，在亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)的协作下，于新德里举办的欧亚道路安全论坛；2014 年 6 月在法律事务厅、区域委员会纽约办事处和国家道路运输联盟的协作下，于联合国总部举办的联合国道路安全条约日活动；以及与非洲经济委员会(非洲经委会)合作，2014 年 11 月针对英语国家，2015 年 7 月针对法语国家，于亚的斯亚贝巴举办的两次关于加强非洲道路安全的讲习班。欧洲经委会还举办提高认识活动和研讨会，与欧洲联盟赞助的欧洲地中海运输项目一道，推广联合国有关道路安全的法律文书。

13. 从 2013 年 9 月到 2015 年 8 月，欧洲经委会道路交通安全工作队在内瓦和新德里召开了五次会议。工作队携手世界车辆法规协调论坛，回顾并审议了《1968 年道路安全公约》修正案，以使该公约与根据 1958 年和 1998 年协定通过的车辆法规条款、包括有关高级驾驶员辅助系统的条款保持一致。

14. 在本两年期，危险货物运输工作队通过了多项对《欧洲国际公路运输危险货物协定》的修正案。这些修正案于 2015 年 1 月生效，涉及该协定关于车乘人员、设备、运行和文档记录要求的第 8 部分以及关于制造、车辆类型审批、协定审批和年度技术检查要求的第 9 部分。新版协定已于 2015 年公布。

15. 国际海事组织/国际劳工组织/欧洲经委会货运单元包装导则于 2014 年获得认可，2015 年开始生效。这些非强制性导则旨在加强集装箱装卸过程中的安全，并减少各种运输方式中由于货运单元包装不良和错误申报内容所导致的对公众或运输和供应链工人产生影响的事故。货运单元包装导则还可用作国家规章的参照。

16. 在世界许多地区，急救和基本服务极为有限，导致本可治愈的道路交通伤害成为了死亡或残疾。大会第 68/269 号决议邀请会员国制订和执行全面的碰撞后护理政策，2015 年 5 月第六十八届世界卫生大会则通过了关于加强急救和基本外科护理及麻醉，作为全民医保组成部分的 WHA68.15 号决议。在该决议中，世界卫

生大会强调必须扩大服务范围，改善服务质量和安全，加强外科医生队伍，改进数据收集、监测和评价工作，确保麻醉剂安全，并推动全球协作和伙伴关系。该决议有助于各国通过和执行将安全、优质和具有成本效益的外科护理纳入卫生体系的政策。

## 四. 技术支持和协作

17. 下文将介绍围绕《道路安全行动十年全球计划》五大支柱开展的活动。

### A. 支柱 1：道路安全管理

18. 《国际铁路运输危险货物条例》专家委员会和危险货物运输工作队联席会议继续通过 2013 年和 2014 年的两次远程信息非正式工作组会议，审议如何使用智能运输系统加强危险货物运输过程中的安全和安保，并且不间断地进行实境测试，以便提供一个可互相操作的运输远程信息系统，确保安全可靠地通过公路运输危险货物。欧洲经委会开发的试点数据库目前正在接受测试，将为报告和分发涉及危险货物的信息提供便利。此外，为了缓解公路运输石油和副产品带来的道路安全威胁，欧洲经委会于 2013 年公布并广泛分发了促进和便利执行《欧洲国际公路运输危险货物协定》的路线图。<sup>2</sup>

19. 为进一步加强非洲道路安全局势的认识，非洲经委会在欧洲经委会协作下，于 2014 年 11 月在亚的斯亚贝巴举办了关于联合国道路安全公约和酒驾预防办法的讲习班。在讲习班上，来自非洲英语国家的与会者审视了非洲在执行支柱 1“道路安全管理”和支柱 4“加强道路使用者安全”方面取得的进展。讲习班期间对预防酒驾问题提出了多项建议，并在喀麦隆和坦桑尼亚联合共和国进行了酒驾问题问卷调查。另一个讲习班于 2015 年 7 月在亚的斯亚贝巴针对非洲法语国家举办，期间在布基纳法索进行了酒驾问题问卷调查。

20. 欧洲经委会与塞尔维亚政府和区域合作理事会协作，在世界银行和意大利政府的支持下，于 2014 年 10 月在贝尔格莱德举办了一次区域多部门道路安全讲习班。讲习班的讨论内容包括建立牵头机构或其他协调机构、制订国家战略、确定实际和长期目标、供资、以及用于监测和评价的数据辅助系统等。此外，欧洲经委会还与亚太经社会和拉丁美洲及加勒比经济委员会(拉加经委会)协作，在联合国发展账户下实施一个旨在加强若干国家道路安全管理能力的项目。该项目以先前一个名为“加强全球道路安全：确定减少区域和国家道路交通伤亡人数目标”的发展账户供资项目的成果为基础，后者成功地地为低收入和中等收入国家制订区域和国家道路安全目标以及交流到 2015 年实现这些目标的良好做法经验提供了支持。

<sup>2</sup> 可查阅 [www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_roadmap.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_roadmap.html)。

21. 拉加经委会继续提高国家和区域两级对道路安全问题的关注度，并帮助通过更好地使用数据来加强道路安全改革。拉加经委会将道路安全确定为中美洲国家物流和机动政策的关键组成部分，并与泛美卫生组织及中美洲经济一体化秘书处和中美洲一体化和发展项目等次区域机构密切协调，加入了该区域增强数据收集系统的努力。拉加经委会向智利全国道路安全委员会等国家道路安全机构提供了援助，并帮助多边银行、非政府组织和大学为改进区域政策和数据系统开展相关活动。

22. 2015年2月，泛美卫生组织在波哥大举行会议，与伯利兹、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、墨西哥和巴拿马的代表确定了中美洲道路安全拟议行动计划的主要内容，并分享了关于城市计划的初步想法。

23. 2014年8月，世卫组织在澳大利亚墨尔本的协作中心莫纳什大学伤害研究所为柬埔寨、中国、老挝人民共和国、马来西亚、蒙古、菲律宾、萨摩亚和越南等国的多部门高级官员举办了一期区域安全系统培训班。互动课程围绕维多利亚州设计，介绍了澳大利亚针对道路安全问题成功引入安全系统办法的情况，以及将获得的经验教训改编供发展中国家借鉴的方式。

24. 亚太经社会向会员国提供了技术援助，在斯里兰卡和越南等国举办了国家讲习班，并与曼谷亚洲理工学院拓展部协作，2014年1月和2月为朝鲜民主主义人民共和国官员开办了为期四周的道路安全和交通管理培训课程，以此推动协调统一道路安全规则、路标和信号以及执行《1968年道路交通公约》和《1968年路标和信号公约》。

25. 2013年12月，亚太经社会和欧洲经委会与印度道路运输和公路部及道路交通教育研究所协作，在印度举办了首届欧亚道路安全论坛。论坛为亚洲和欧洲利益攸关方分享知识和经验，讨论亚太经社会成员国加入和执行联合国道路安全公约的关键好处和面临的挑战提供了机会。

26. 为了在业务中更好地促进道路安全管理，欧洲投资银行于2014年年中推出了道路安全行动计划，并于2015年推出了执行该计划的道路安全导则。欧洲投资银行还要求道路管理当局在规划、设计和运营由该银行融资建设的道路时采取确保道路安全的最佳做法，并视需要通过区域资金向各国当局提供技术援助。

27. 美洲开发银行通过制度强化帮助阿根廷、哥伦比亚和牙买加等国执行国家道路安全计划。在牙买加，相关业务已促成建立一个建立道路安全观测站的试点项目，下一步是努力将加勒比国家纳入美洲道路安全观测站。美洲开发银行、安第斯开发公司、经济合作与发展组织(经合组织)和世界银行都是这项努力的重要伙伴。



28. 参加多边开发银行道路安全倡议<sup>3</sup>的各开发银行继续协调统一相关做法。2014年5月，安第斯开发银行在该倡议框架内发布银行道路安全项目导则。2015年3月，该倡议成为银行可持续运输工作组下的一个正式工作组。

29. 道路安全管理领域已有多份文件发布，包括：美国国家公路交通安全管理局和道路交通教育研究所关于双轮车使用国际标准的道路安全法律结构草案(2015年3月)；国家公路交通安全管理局委托编写的东南亚双轮车安全白皮书；国际汽联汽车与社会基金会委托八国集团社会影响工作队顾问编写的“打破僵局：从社会影响投资角度看降低道路创伤成本和释放道路安全资金”出版物，<sup>4</sup>其中概述了通过社会影响投资，在道路创伤相对于急救服务、卫生、福利、保险和经济增长每年占国内生产总值1%至5%的成本与加强道路安全、加强车辆安全和加强道路使用者安全等解决办法之间架设桥梁的潜力。

30. 莫纳什大学事故研究中心在阿德莱德大学机动车安全研究中心的协作下，于2014年11月在墨尔本主办了为期五天的道路安全行政领导培训班，参加培训的有来自澳大利亚、印度、南非及特立尼达和多巴哥政府高级官员。南非致力于在行动十年期间不间断地举办行政培训。

## B. 支柱 2：加强道路和机动安全

31. 世界各地与国际道路评估方案合作的各国政府、开发银行和汽车俱乐部伙伴正在积极制订星级评定政策目标来系统地加强道路基础设施的安全。<sup>5</sup>这些目标包括：到2020年，荷兰无一星或二星级道路；在新西兰，对国家有重要意义的道路都达到四星级；大不列颠及北爱尔兰联合王国三星或三星以上道路达90%；以及建议由亚洲开发银行修建带状聚落的四星级人行道。世界银行支持由国家牵头确定针对印度卡纳塔克邦走廊项目的最低三星级设计标准规格，全球卫生基金会设立了一个三星道路联盟，倡导发展中国家的道路建设对所有道路使用者而言至少达到三星级安全标准。国际道路评估方案拟订了星级评定政策概况介绍，支持在世界各地制订道路基础设施政策工具。过去两年来，在全球道路安全基金和布隆伯格慈善基金会的支持下，巴西、中国、埃及和印度等国对逾200 000公里道路作了星级评定评估，许多道路正在修建以改善其星级评定。此外，中国公路科学研究院下设的中国道路评估方案小组正在为国务院认可的“公路安全，珍视生命”项目提供指导，这将改善每天千百万人所使用的道路安全状况。墨西哥政府重新评估了40 000多公里道路，以衡量继有针对性的改善安全投资后全国各地评级改善情况。欧洲联盟支持的SENSoR项目评估了东南欧14个国家高风险道路情况，斯洛伐克和斯洛文尼亚等国根据国际道路评估方案的建议，执行了评级目

<sup>3</sup> 见 [http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB\\_GRSF\\_MDB\\_web.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf)。

<sup>4</sup> 可查阅 [www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock](http://www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock)。

<sup>5</sup> 见 [www.irap.org/en/](http://www.irap.org/en/)。



标且改善了道路状况。在美利坚合众国，犹他州和阿拉巴马州已开始评估 200 000 多公里道路。澳大利亚制订的目标是，到 2017 年底评估 50% 以上的所有主要路线。文莱达鲁萨兰国、智利、柬埔寨、印度尼西亚、日本、荷兰、巴布亚新几内亚、卡塔尔、大韩民国、南非、西班牙、乌克兰和乌拉圭以及开曼群岛也根据国际道路评估方案开展了评估，为推动加强道路和机动安全制订了能力建设方案和资源。

32. 欧洲投资银行自 2011 年起通过强制性程序对跨欧公路网项目和欧洲联盟外所有相关公路项目实施了欧洲联盟道路安全指令。2014 和 2015 年视项目类型和范围精简了适用的强制性程序，包括道路安全影响评估、审计和检查。

33. 美洲开发银行支持对太平洋走廊加速项目实施道路安全部分，该项目是旨在利用国际道路评估方案方法确定潜在的车祸多发地点的中部美洲融合和发展项目的一部分，美洲开发银行还支持题为“道路安全之旅：人人享有安全道路”的提高公众认识运动。

34. 在应对、落实和衡量学校周边道路安全方面，重点是采用国际道路评估方案对学校进行评级，以此加强儿童道路安全。在强生下属杨森制药公司、国际汽联基金会、道路安全基金、联邦快递、全球儿童安全网络、欢乐芝麻街、沃利帕森斯和依维柯等伙伴以及地方道路机构的合作下，在墨西哥城和南非开普敦完成了试点项目并升级了公路。

35. 日内瓦国际道路联合会方案中心于 2015 年 3 月发起了一个道路安全挑战。联合会在非洲联盟、世界银行和非洲经委会的主持下汇聚了非洲各国部长，鼓励采取具体和可衡量的行动，并启动关于数据收集问题的辩论。联合会成立了一个非洲分会。在 2015 年 7 月于亚的斯亚贝巴举行的第三次非洲道路安全会议上，来自非洲英语和法语国家的与会者对非洲道路安全行动计划进行了中期审查，并审议了执行行动十年所有支柱的进展情况。该会议由非洲经委会协同非洲联盟委员会、国际道路联合会、非洲运输政策方案、全球道路安全基金和非洲开发银行举办，重点是数据、体制能力建设、筹资、基础设施安全和宣传。

36. 美国运输部 2015 年 4 月与印度道路运输、公路和航运部长签署了合作备忘录，2015 年 6 月又与南非交通部长签署了合作备忘录，就运输问题，包括道路安全和城市交通规划，提供技术援助和交流最佳做法。2015 年 6 月，运输部与南非交通部举办了关于城市交通规划最佳做法的讲习班。

37. 越来越多国家对新公路项目实行道路安全审计，并对现有道路开展道路安全检查，世界道路协会为此编制了准则，其中考虑到了人的因素来了解和评估道路安全危险。道路安全审计和检查准则是对世界银行在哈萨克斯坦的项目(2013-2014)和欧洲投资银行在亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦共和国、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦的欧洲-高加索-亚洲运输走廊项目(2014-2015)实施道路安全管理的基础。

### C. 支柱 3：加强车辆安全

38. 世界车辆法规协调论坛继续制定智能车辆系统的性能要求，并将其纳入联合国 1958 年协定所附条例和在 1998 年协议框架内制定的全球技术条例。新的联合国条例涉及燃氢车辆发生车祸时的安全性能以及关于侧面耐撞性能和重型车辆刹车系统的规定。

39. 关于智能运输系统，欧洲经委会和国际电信联盟于 2014 年和 2015 年举办了关于主题“未来网络汽车”的研讨会。2014 年 11 月，欧洲经委会和比利时联邦公务员流动和运输组织继欧洲经委会促进智能运输系统路线图后举办了一个讲习班，其中包括关于协调政策的全球行动以确保数据安全。

40. 全球新车评估方案是全球评估方案之间开展协作的一个平台，其 2014 年年度会议由中国新车评估方案主办，于 10 月在中国天津举行，得到了布隆伯格慈善基金会和国际汽联基金会的协助。会议重点突出了拉丁美洲和东南亚国家联盟地区的新评估方案的进度报告；这两个区域在碰撞试验评级方面都大大增加了“五星级”评级结果的数目，这证实了这些方案在提升车辆安全方面的有效性。全球新车评估方案还推出了印度改善汽车安全项目，该项目测试了印度市场上最畅销的一些车型，还推动政府承诺于 2017 年 10 月采用正面耐撞和侧面耐撞标准，并鼓励一些主要汽车制造商通过提升车身外壳强度和安装安全气囊改善安全状况。该方案发表了一份报告“汽车安全民主化——2020 年提高汽车安全路线图”，<sup>6</sup>其中强调指出，目前正在出售的数百万辆新车不符合联合国最低安全标准，缺乏安全气囊、撞击缓冲区和电子稳定控制等救命技术。路线图载有 10 项建议，其中除其他外，还鼓励各国政府和制造商适用联合国碰撞试验条例标准，激励消费者购买更安全的汽车，以确保到 2020 年所有新汽车都符合联合国关于正面和侧面耐撞性、行人保护和电子稳定控制的条例。该方案还出版了一份 2014-2015 年车队安全指南和更安全的汽车采购政策，其中建议并鼓励公私车队管理人员尽可能采用确认的新车评估方案提出的评定结果购买五星级车型。

41. 美洲开发银行与国际汽车联合会和贡萨洛·罗德里格斯基金会等合作伙伴正在支持一个拉丁美洲新车评估方案。这是拉丁美洲和加勒比采用碰撞试验的第一个车辆安全方案，对该区域国家 18 家汽车公司的 50 多辆汽车作了测试和评定。

### D. 支柱 4：加强道路使用者安全

42. 作为布隆伯格慈善基金会全球道路安全方案(2010-2014)的一部分，世卫组织于 2013 年和 2014 年在日内瓦举办关于加强道路安全立法的讲习班并开展了能力建设活动，参加的有九个项目国家(巴西、柬埔寨、中国、印度、肯尼亚、墨西

<sup>6</sup> 可查阅 [www.globalncap.org/resources/](http://www.globalncap.org/resources/)。

哥、俄罗斯联邦、土耳其和越南)的政府和民间社会代表。2014 年在巴西巴西利亚和库里蒂巴、北京以及肯尼亚两个地方举办了补充讲习班。卫生组织根据这些讲习班的经验教训，于 2014 年 12 月发布了《加强道路安全立法：道路安全立法讲习班工具包》，<sup>7</sup> 以协助道路安全工作者和律师举办道路安全立法技术讲习班。<sup>7</sup> 此外，还针对改善道路安全立法的必要性，为政府决策者印发了同一主题的摘要文件。

43. 2014 年和 2015 年，美洲开发银行、国际汽车联合会与 MTV 为项目“黄灯 (Luz Amarilla)”提供了支助，这是一个为年轻人和交通事故受害者设计的一个视频竞赛，旨在拟定促进提高认识和改变行为的道路安全信息。该项目借鉴了美国一名车祸死亡少年的父母所设计的“黄灯项目”。此外，美洲开发银行于 2014 和 2015 年在哥斯达黎加三所小学和幼儿园为一个题为“安全道路”的试点项目提供了资金，参加项目的还有道路安全委员会和芝麻讲习班，附有面向儿童、家长和教师的重大交通安全信息。

44. 全球头盔免疫倡议以越南头盔方案为基础，是亚洲预防伤害基金会及其在亚洲、非洲和拉丁美洲的合作伙伴发起的，该倡议继续鼓励改变政策和做出投资决定，以改善和继续使用摩托车头盔。实例有：柬埔寨 2014-2015 年“带上头盔，保护头部安全”运动，由美国国际开发署主办，美国疾病防治中心提供了技术援助；泰国于 2014 年 11 月推出的“7%项目”，这是一个由亚洲预防伤害基金会和拯救儿童会共同实施的三年期倡议，重点是以学校为基础的方案、行为改变宣传和实施，以期在儿童中增加头盔使用情况和提高关于佩戴头盔的认识；2015 年 2 月推出的乌干达头盔免疫倡议“你的生命是你的财富——戴上头盔！”运动第三阶段，得到了十字路口组织、联合王国国际开发署和欧洲联盟的资助；2014 年推出的在越南炼油厂和石化施工现场周边社区减少道路交通事故、伤亡人数的公路安全试点项目；强生、优比速基金会和其他公司支持者一直致力于“儿童头盔”。

45. 根据美国国家公路交通安全管理局和道路交通教育研究所 2012 年合作备忘录，交通安全管理局于 2015 年 3 月为印度发展和开办第一个酒精呼气测试设备认证实验室提供了技术援助。

46. 2014 年 6 月，贡萨洛·罗德里格斯基金会和曼弗雷基金会发表了关于拉丁美洲和加勒比地区儿童约束系统的研究报告，其中分析了强制使用儿童约束系统的可行性，<sup>8</sup> 还探讨了在阿根廷、智利、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭强制使用儿童约束装置的可行性。

<sup>7</sup> 可查阅 [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/)。

<sup>8</sup> 可见于 <http://bit.ly/1paoT8k>。

## E. 支柱 5：碰撞后应对

47. 世卫组织主办了有 16 个成员国和 11 个国际组织参加的世卫组织全球伤者护理联盟<sup>9</sup> 双年度会议，讨论了该联盟的总体战略、世卫组织创伤数据收集工作的协调和标准化以及尺度和指标的制定。该联盟是一个由政府及政府间组织和包括专业协会在内的非政府组织组成的国际协作网络，致力于加强入院前、住院期间和康复阶段对伤员的护理。世卫组织的创伤系统评估工具和伤害监测最小数据集接受了该联盟的审查，将在 2015 年晚些时候发布。

48. 2015 年 3 月，伊比利亚美洲道路暴力受害者协会联合会和曼弗雷基金会发布了关于伊比利亚美洲国家碰撞后应对情况的研究报告，<sup>10</sup> 其中确定了碰撞后应对框架，并审查了 13 个拉丁美洲国家及葡萄牙和西班牙碰撞事故受害者的处境。

49. 全球非政府组织促进道路安全联盟不断发展壮大，现已有来自 90 个国家的 140 多名成员。2015 年 3 月，该联盟在摩洛哥马拉喀什举行了第四次全球会议，同时开办了数据分析和筹资能力发展培训班。该联盟还举行了关于酒类赞助活动的辩论，包括讨论关于酒精相关伤害程度的证据。该联盟设立了一个由碰撞后幸存者主导的工作组，欧洲道路交通事故受害者联合会为工作组编制了一份关于司法和碰撞后应对行动的概念说明。<sup>11</sup>

## 五. 宣传

50. 自上一次报告以来，由帮助形成道路安全行动十年议程的各国政府和国际机构组成的非正式团体“十年之友”举行了多次会议，包括在巴西、瑞典和瑞士举行的会议。2014 年 11 月 14 日，巴西政府和世卫组织主办了一次十年之友会议，讨论将于 2015 年 11 月举行的第二次全球道路安全高级别会议的筹备工作。有九个会员国和六个国际机构的代表参加了会议。与会者就高级别会议的主题和预期成果、方案和邀请程序等事项作出了决定。另外两次会议继续为高级别会议提供了投入和指导。

51. 2014 年 5 月，大约 100 名决策者、捐助者和私营部门代表举行了行动十年政策和捐助者年度论坛，以提高对行动十年的认识，调动参加者的兴趣，并以具体方式给予支持。澳大利亚总理办公室的代表宣布论坛开幕。演员杨紫琼呼吁将道路安全纳入 2015 年后发展议程并积极参与“我的世界 2015”联合国全球调查。

<sup>9</sup> 见 [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/services/gaci/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/)。

<sup>10</sup> 可查阅 [www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp)。

<sup>11</sup> 可查阅 <http://fevr.org/wp-content/uploads/2015/08/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf>。

该论坛是鼓励参与“我的世界 2015”调查的全球行动周活动的一部分，<sup>12</sup> 迄今已有 200 万人在调查中投了票。<sup>13</sup>

52. 2015 年 5 月，巴西和俄罗斯联邦政府在第六十八届世界卫生大会期间主办了一次会外活动，题为“维护生命：在 2011-2020 道路安全行动十年取得的进展以及第二次全球道路安全高级别会议”。巴西卫生部长宣布活动开幕，并鼓励所有卫生部长参加将于 2015 年 11 月在巴西利亚举行的全球道路安全高级别会议。会上发言的有俄罗斯联邦内务部副部长、泰国卫生部长、南非卫生部副部长、美国主管公共卫生服务的助理国务卿、秘书长道路安全问题特使和伊比利亚美洲道路暴力受害者协会联合会会长。

53. 欧洲经委会发布了两本电子书。第一本涉及 2013 年 3 月举行的关于弱势道路使用者酒精相关碰撞事故的国际专题讨论会。第二本包括 2014 年 11 月与非洲经委会合作举办的区域道路安全讲习班的展示材料、访谈和电影短片。在 2014 年国际平交路口宣传日(6 月 3 日)之际，欧洲经委会推出了与国际铁路联盟和瑞士联邦交通厅合作制作的电影“在平交路口拯救生命”。2015 年 3 月与法国、意大利和美国合作举办了为期一天的特别圆桌会议，探讨利用道路安全法律文书来解决低收入和中等收入国家有关两轮电动车的安全政策问题。

54. 为了纪念联合国全球道路安全周，儿基会和国际汽联基金会发布了题为“学习安全：安全赴校是儿童权利”的联合报告，<sup>14</sup> 主张采用全面“安全系统”办法来加强道路安全，并与儿童权利议程和可持续发展目标挂钩。该报告呼吁将高收入国家设定学校安全路线的经验推广到低收入和中等收入国家。在 2015 年全球道路安全周期间纽约市发起的#SaveKidsLives(拯救儿童生命)活动中，儿基会执行主任带头呼吁在这方面采取行动。

55. 全球道路安全伙伴关系继续促进实施和执行关于道路安全的强有力政策，支持对弱势人群采取定向干预措施，并建设各国的道路安全能力。该伙伴关系通过一系列战略，提高了世界各地近 30 000 名公路警察的能力，包括加强关键政策文件和计划，提供培训师培训方案，指导训练高级和业务警员，与高级别组织合作并进行互访。在布隆博格慈善基金会资助下，该伙伴关系继续向民间社会组织发放道路安全赠款，使他们能够推动决策者优先重视并执行有助于减少道路死亡和严重伤害的道路安全政策。在本报告所述期间，民间社会组织共获得了 40 笔赠款。<sup>15</sup>

<sup>12</sup> 见 <http://www.fiafoundation.org/blog/2014/may/decade-of-action-forum>。

<sup>13</sup> 见 <http://vote.myworld2015.org/>。

<sup>14</sup> 可查阅 [www.unicef.org/education/files/Safe\\_to\\_Learn\\_report.pdf](http://www.unicef.org/education/files/Safe_to_Learn_report.pdf)。

<sup>15</sup> 见 [www.grsproadsafety.org/grants-programme](http://www.grsproadsafety.org/grants-programme)。



56. 由全球卫生基金设立的三星联盟正在发展中国家倡导建造新升级道路,使所有道路使用者至少都达到三星级安全标准(由国际道路评估方案制定)。
57. 在布隆博格慈善基金会资助下,世卫组织支持各国增加全球道路安全报告的数量并提高质量。例如,2014年5月,世卫组织为柬埔寨记者推出了为期八个月的道路安全研究金方案。该方案惠及印刷、电视、广播和网络媒体记者,目的是加强和改进柬埔寨关于道路安全问题的报道质量。此外,2015年世卫组织还发布了道路安全媒体简报,<sup>16</sup>支持新闻工作者撰写道路安全故事。该简报汇集了各种道路安全议题的信息,目的是使世界各地的媒体更容易获取。
58. 在国际汽联基金会和曼弗雷基金会支持下,乌拉圭贡萨洛·罗德里格斯基金会于2014年5月举办了第一届国际儿童道路安全论坛,<sup>17</sup>以促进儿童道路安全并传播乌拉圭及其他拉丁美洲和加勒比国家的安全做法。该论坛有200多人参加,成果是《蒙得维的亚宣言》,<sup>18</sup>其中要求立即采取行动确保儿童道路安全。
59. 2014年12月,全球儿童安全组织在华盛顿特区举办了“道路安全、儿童安全”全球道路安全峰会。来自30个国家的240多名与会者重点关注儿童面临的道路风险以及需要采取的可行措施。
60. 强生公司在第三个联合国全球道路安全周之前举行了一系列区域车队安全会议,以提高对道路安全行动十年和弱势道路使用者的认识,致力于实现国际标准化组织39001道路交通管理体系认证。
61. 2014年,全球道路安全非政府组织“雇主促进交通安全网络”以21种语文免费提供了全面的道路安全指南,其中利用了该网络“数字力量道路安全基准”成员收集的信息,代表了在180个国家有车队业务的100多个公司。推出该指南的目的是帮助私营和公共部门拥有各种规模车队的雇主促进全球道路安全。
62. 2014年3月,全球道路安全基金与卫生计量和评价研究所合作,在伦敦海外发展学院发布了《交通促进健康:全球公路机动交通的疾病负担》。<sup>19</sup>该报告以此前的全球疾病负担研究为基础,将过去二十年道路交通事故所致伤害的健康影响以及车辆造成的空气污染进行了量化。调查结果显示,车辆导致的伤害和污染对全球十大死亡原因中的六种都有促成作用。再加上汽车污染对造成的健康损失,道路交通死亡人数超过了艾滋病毒/艾滋病、结核病、疟疾或糖尿病死亡人数。

<sup>16</sup> 可查阅 [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/media\\_brief/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/media_brief/en/)。

<sup>17</sup> 见 <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/fisevi>。

<sup>18</sup> 可查阅 [www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI\\_2014\\_DECLARACION\\_DE\\_MONTEVIDEO.pdf](http://www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI_2014_DECLARACION_DE_MONTEVIDEO.pdf)

<sup>19</sup> 可查阅 <http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/01/19308007/transport-health-global-burden-disease-motorized-road-transport>。

63. 国际汽联道路安全赠款方案继续支持国际汽联汽车俱乐部的道路安全活动。在国际汽联基金会支持下，该方案已赠予 50 多个国家的 100 多个安全倡议大量资金，用于宣传运动、教育和培训活动、道路基础设施和车辆检查方案、以及各类会议、活动和研讨会。2015 年，国际汽联发起了新的高级别倡议来争取私营部门参与，其目标是提高国际社会的认识和加强筹资努力，尤其侧重于创新筹资办法。

## 六. 行动十年的数据收集和研究/监测

64. 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对全球进展情况的定期监测，并编写全球道路安全现状报告。为编写第三份《全球道路安全状况报告》，对回复调查的 180 个国家的数据收集和分析工作已经完成，该报告将在第二次全球道路安全高级别会议召开前发布。世卫组织正在开发相应的在线数据可视化平台。

65. 国际交通安全数据和分析小组发布了 2014 年度报告。该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，由道路安全专家和研究机构、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。2014 年度报告<sup>20</sup>概述了 37 个国家 2012 年的道路安全指标、2013 年的初步数据以及国别详细报告。2013 年，该小组推出了拉丁美洲和加勒比数据库，以支持伊比利亚美洲道路安全观测站的工作。

66. 非洲经委会对非洲国家元首和政府首脑通过的《2011-2020 年非洲道路安全行动计划》进行了全面中期审查，审查结果已提交第三次非洲道路安全会议，作为第二次全球道路安全高级别会议的筹备。

67. 伊比利亚美洲道路安全观测站成员国正在收集数据和统计数字。泛美卫生组织/世卫组织的专家为道路安全数据协调员举办了数据收集研讨会。2013 年 9 月在巴西圣保罗由该观测站合作举办了关于摩托车道路安全的特别活动，出席活动的有来自拉丁美洲、亚洲、大洋洲和欧洲的专家以及摩托车手联合会的代表等当地利益攸关方。以“更好的安全数据：促进更好的道路安全结果”为主题的经合组织国际交通安全数据和分析小组国际大会由该小组与观测站于 2013 年 11 月在阿根廷联合举办，来自 40 多个国家的 300 多人出席了会议。

68. 2014 年 8 月 27 日和 28 日，世卫组织与坦桑尼亚急诊医学协会合作举办了为期两天的多国讲习班，以审查太平间和医院致命伤害监测的实施情况。在世卫组织的支持下，肯尼亚、莫桑比克、坦桑尼亚联合共和国和赞比亚的一些太平间已建立这样的系统。

<sup>20</sup> 可查阅 [www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf)。



69. 国际道路评估方案发布了最新“道路疫苗”报告，概述了世界道路的安全性。现已评估 70 多个国家的 50 多万公里道路，其中一半以上道路对所有道路使用者而言只达到一星或二星标准(五星为最安全)。国际道路评估方案的数据集还包括地方一级死亡率估算数据，可帮助各机构在安全系统应对工作的各个方面、特别是没有历史碰撞数据的各个方面采取针对性行动。

## 七. 财政支助

70. 过去几年，世界银行一直在稳步增加道路安全贷款的数额和实质内容，设法确保干预措施具有可持续性，不局限于通过能力建设方案提供的资金。全球道路安全基金获得了来自联合国国际开发部和布隆伯格慈善基金会的新资金，用于在低收入和中等收入国家开展科学和管理方面的能力建设。

71. 2015 年 2 月，布隆伯格慈善基金会为一批伙伴提供了用于五年期间的 1.25 亿美元，包括 Embark、全球新车评估方案、全球道路安全方案、约翰·霍普金斯布隆伯格公共卫生学院、全国城市交通官员协会、联盟北美、世界银行全球道路安全基金和世卫组织，以减少低收入和中等收入国家和城市因道路交通事故导致的伤亡。<sup>21</sup> 其中五个国家是中国、印度、菲律宾、泰国和坦桑尼亚联合共和国。其中 10 个城市是阿克拉、亚的斯亚贝巴、万隆(印度尼西亚)、曼谷、波哥大、福塔雷萨(巴西)、胡志明市、孟买(印度)、圣保罗(巴西)和上海(中国)。该方案将在国家一级开展工作，加强道路安全立法。此外，该方案正在提供资金，支持一系列全球道路安全状况报告。

72. 欧洲投资银行通过欧洲联盟内部的贷款政策，以资助建设和恢复项目中安全部分的方式，投资于道路交通安全。该银行还寻求将欧洲联盟内部的要求和经验教训转给该银行有义务的所有国家，并将道路安全作为某些项目类型供资的一个基本资格标准。世界银行继续为涉及新技术的研发提供资金，包括轿车、商用车和摩托车中使用的主动和被动安全系统。在欧洲联盟以外，该银行推动为其他发展伙伴共同资助项目的道路安全宣传运动提供赠款。这些宣传运动的时间定在道路项目完成之时，通常以弱势道路使用者的安全为目标。2014 和 2015 年在肯尼亚、巴布亚新几内亚和东帝汶增加了三个开展宣传活动的新潜在方案。

73. 有多个合作伙伴为支持低收入国家的代表参加第二次全球道路安全高级别会议提供了资金，包括世界银行、国际汽联基金会和美国运输部。

74. 强生、扬森、米其林、壳牌、丰田和道达尔等私营部门组织以及全球道路安全倡议，为低收入和中等收入国家的一些道路安全项目以及民间社会活动提供了供资支持。

<sup>21</sup> 见 [www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/](http://www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/)。

## 八. 结论和建议

75. 自上一次报告以来，全球道路安全界在国家、区域和全球各级开展了许多活动。

76. 需要采取更多行动，尤其是在保护弱势道路使用者、颁布和执行良好道路安全法律以及解决车辆和基础设施安全方面，以实现 2011-2020 道路安全行动十年的目标和可持续发展目标，减少死亡。

77. 财政支助仍然是一个挑战，需要有更多资金来支持道路安全活动。

78. 为了确保道路安全行动十年实现拯救 500 万人生命的目标，建议大会促请会员国：

(a) 全面应对道路安全问题，首先是实行或继续实行良好的道路安全管理系统，包括设立牵头机构；开展道路/运输、警察/司法、卫生和部门间合作；根据行动十年全球计划制订国家道路安全计划；并设定减少伤亡的量化目标；

(b) 加入关于道路安全的联合国国际法律文书，例如 1968 年《道路交通公约》及《路标和信号公约》，并推广和落实这些工具；

(c) 制订关于风险和防范因素的全面立法，保护路人和急救人员，并加强执法，以实现大会设定的到 2020 年将具备全面立法的国家比例提高至 50% 的目标；

(d) 加强现有法律的执行和宣传努力，以实现减少伤亡；

(e) 改进道路安全数据的质量，包括更加努力地收集适当数据用于道路安全管理，例如干预措施的卫生、社会和经济影响及成本效益，并监测道路安全方面取得的进展；

(f) 加强和改善入院前护理、创伤和康复服务；

(g) 改善基础设施，包括为此将现有道路中车流量最高的 10% 设为目标，为所有相关道路使用者制订适当的道路基础设施星级评定目标，对所有新道路的修建采用最低三星级标准并实施道路安全审计；

(h) 增加对道路安全工作的供资并制订可持续的创新筹资机制；

(i) 确保对可持续发展目标的政治支持和财政承诺，以实现到 2020 年将道路交通死亡人数减半的宏伟目标；

(j) 纪念世界道路交通事故受害者纪念日；

(k) 积极参加将于 2015 年 11 月在巴西举行的第二次全球道路安全高级别会议。

79. 大会还不妨鼓励会员国：

- (a) 支持制订全球、区域和国家道路安全指标和目标的进程；
  - (b) 就世卫组织全球道路安全状况报告的结果、结论和建议采取行动；
  - (c) 制订并实施特别关注弱势道路使用者的战略；
  - (d) 参加新车评估方案；
  - (e) 要求就这些事项向大会第七十届会议提交报告。
-