



第七十届会议

议程项目 13

2016 年 4 月 15 日大会决议

[未经发交主要委员会而通过 A/70/L.44 和 Add.1)]

70/260. 加强全球道路安全

大会，

回顾其关于加强全球道路安全的 2003 年 5 月 22 日第 57/309 号、2003 年 11 月 5 日第 58/9 号、2004 年 4 月 14 日第 58/289 号、2005 年 10 月 26 日第 60/5 号、2008 年 3 月 31 日第 62/244 号、2010 年 3 月 2 日第 64/255 号、2012 年 4 月 19 日第 66/260 号和 2014 年 4 月 10 日第 68/269 号决议，

审议了秘书长转递关于加强全球道路安全的报告的说明及其中所载的建议，¹

重申其题为“变革我们的世界：2030 年可持续发展议程”的 2015 年 9 月 25 日第 70/1 号决议，其中大会通过了一套全面、意义深远和以人为中心的具有普遍性和变革性的可持续发展目标和具体目标，重申大会承诺作出不懈努力，使这一议程到 2030 年得到全面执行，认识到消除一切形式和层面的贫穷，包括消除极端贫穷，是世界的最大挑战，是实现可持续发展必不可少的要求，决心采用统筹兼顾的方式，从经济、社会和环境这三个方面实现可持续发展，巩固发展千年发展目标成果，争取完成它们尚未完成的事业，

¹ A/70/386。



又重申其关于《第三次发展筹资问题国际会议亚的斯亚贝巴行动议程》的 2015 年 7 月 27 日第 69/313 号决议，该《议程》是《2030 年可持续发展议程》的组成部分及对它的支持和补充，并有助于将其关于执行手段的具体目标与具体政策和行动结合起来；重申坚定的政治承诺，本着全球伙伴关系和团结精神，应对筹资的挑战并在各级为可持续发展创造有利的环境，

回顾可持续发展目标和具体目标是一个整体，不可分割，并兼顾了可持续发展的三个方面；承认必须实现与道路安全有关的具体目标，如具体目标 3.6，即到 2020 年，全球公路交通事故造成的死伤人数减半，以及具体目标 11.2，即到 2030 年，向所有人提供安全、负担得起的、易于利用、可持续的交通运输系统，改善道路安全，特别是扩大公共交通，要特别关注处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要，

注意到在 2011-2020 道路安全行动十年的中点，绝大多数道路交通死伤均是可预测和预防的，并且虽已在许多国家包括在发展中国家取得一些改善，但这些死伤仍是一个重大的公共健康和发展问题，具有广泛的社会和经济影响，如果不加以处理，可能会影响实现可持续发展目标方面的进展，

认识到道路交通死伤给人类带来的痛苦以及每年给各国造成的占国内生产总值 3%至 5%的代价，使减少这种死伤成为一个紧迫的发展优先事项，并且道路安全投资对公共健康和经济有积极影响，

考虑到道路交通死伤还是一个社会公平问题，因为穷人和弱势群体往往还是易受伤害的道路使用者，即行人、骑车者、机动二轮车和三轮车使用者和不安全公共交通工具的乘客，他们过多地受到影响和面临风险及道路碰撞事故，这可能导致因收入损失而加剧的贫穷循环，并回顾道路安全政策的目标应是保证所有使用者得到保护，

认识到实现道路安全需要解决更广泛的公平获得流动性的问题，并且促进可持续的交通模式，特别是安全的公共交通和安全步行和骑行，是道路安全的一个关键要素，

考虑到必须加强机构能力和继续开展国际合作，包括南南合作和三角合作、跨国界道路所经国家之间的合作及区域和国际组织之间的合作，以进一步支持作出努力，加强道路安全，特别是在发展中国家，并酌情提供支持，以实现行动十年和《2030 年议程》的目标，

强调虽然每个国家对自己的经济和社会发展负有首要责任，并且国家政策和发展战略在实现可持续发展目标方面的作用怎么强调也不为过，但国际公共财政起到重要作用，能补充各国在国内调动公共资源的努力，在国内资源有限的最贫穷和最脆弱国家尤为如此，

表示关切尽管 2013 年以来全球道路交通死亡人数企稳，但道路交通碰撞事故的数量仍然高得令人无法接受，碰撞事故是世界各地人员死伤的一个主因，每年造成超过 125 万人死亡，多达 5 千万人受伤，这些伤亡的 90% 发生在发展中国家，又关切道路交通碰撞事故是世界各地儿童和 15 至 29 岁青年死亡的首要原因，

肯定阿曼和俄罗斯联邦在提请国际社会关注全球道路安全危机方面的主导作用，

赞扬俄罗斯联邦政府于 2009 年 11 月 19 日和 20 日在莫斯科主办第一次全球道路安全问题部长级会议，会议最终形成《莫斯科宣言》，² 赞扬巴西政府于 2015 年 11 月 18 日和 19 日在巴西利亚主办第二次全球道路安全高级别会议，会议最终形成《巴西利亚宣言》，并赞扬阿曼在 2007 年 2 月 27 日和 28 日在马斯喀特举行的联合国道路安全协作机制第六次会议期间为筹备 2007 年 4 月 23 日至 29 日第一个联合国全球道路安全周所发挥的作用，

赞扬一些会员国已经通过综合立法来处理主要风险因素，包括不使用安全带、儿童约束装置和头盔、酒后驾车和超速行驶，并提请注意其他风险因素，如能见度、疾病以及影响安全驾驶的药物、疲劳、使用麻醉品、精神药物和精神作用药物、手机和其他电子设备和发短信设备，

认识到一些会员国在向道路交通碰撞事故受害者及其家属提供入院前、住院和出院后及康复和重返社会等阶段的普及医疗保健方面取得进展，

鼓励会员国促进多利益攸关方伙伴关系，以处理易受伤害道路使用者的安全、向道路事故或交通碰撞受害者提供急救、培训和教育等问题，尤其是在发展中国家和最不发达国家，

肯定联合国系统开展工作，特别是世界卫生组织发挥领导作用，与联合国各区域委员会密切合作，建立和执行(2011-2020)行动十年全球计划并监测其各个方面，肯定联合国人类住区规划署(人居署)、联合国环境计划署、联合国儿童基金会和国际劳工组织及其他实体致力于支持这些努力，并肯定世界银行和区域开发银行致力于实施道路安全项目和方案，特别是在发展中国家，

赞扬世界卫生组织在预防道路交通伤害方面发挥领导作用，并且发挥作用，执行大会交给它的任务，与联合国各区域委员会密切合作，在联合国系统内协调道路安全问题，³ 并编写和发布《2015 年道路安全全球现状报告》，这是大会第 62/244 号决议要求提供的监测行动十年期间进展情况系列报告的第三份；赞扬参加调查的 180 个会员国，

² A/64/540，附件。

³ 见第 58/289 号决议。

又赞扬联合国各区域委员会进一步开展道路安全活动，推动加大对道路安全的政治承诺，努力设定区域和国家减少道路交通伤亡目标，特别是欧洲经济委员会开展工作，制定全球道路安全相关法律文书(包括国际公约和协定)、技术标准、决议和良好做法建议，并为 58 个全球和区域法律文书提供服务，这些文书为发展国际公路、铁路、内河和联合运输提供了普遍接受的法律和技术框架，

强调联合国道路安全协作机制作为促进国际道路安全合作的协商机制的作用，

注意到欧洲经济委员会两个专家组，即路标和信号专家组和加强平交路口安全专家组开展的工作，认识到世界车辆法规协调论坛修改车辆法规以增加安全性能的持续工作，

肯定地注意到欧洲经济委员会与亚洲及太平洋经济社会委员会、拉丁美洲和加勒比经济委员会以及非洲经济委员会协作，在联合国发展账户下开展项目，加强选定国家的国家道路安全管理能力，

表示注意到联合国各区域委员会与国际道路运输联盟和国际铁路联盟合作开展的题为“运输促进可持续发展：内陆运输的情况”的研究，其中充分说明五大洲道路安全状况，分享最佳做法，查明道路安全的挑战并找出解决办法，

又表示注意到 2015 年生效的国际海事组织/国际劳工组织/欧洲经济委员会《货物运输组件装载业务守则》，该守则旨在加强集装箱搬运过程中的安全，并减少因货物装载的不良做法导致在各种运输方式间发生的事故数量，

肯定其他一些重要的道路安全国际努力，包括国际道路运输联盟制定统一的国际公认的道路运输专业人员职业培训标准，以及世界道路协会制定更新的《道路安全手册》，用于指导各级官员采取能够提高道路基础设施安全性的措施，

欢迎建立可持续运输问题高级别咨询小组和任命秘书长道路安全问题特使，由欧洲经济委员会提供秘书处支持，作为一个有效率的工具，通过倡导遵守联合国道路安全法律文书并提高对这些文书的认识，调动对道路安全作出持续的政治承诺，通过参加全球和区域会议分享良好做法，并为道路安全筹集资金，

认识到各国和民间社会致力于道路安全，参加联合国全球道路安全周，包括于 2015 年 5 月 4 日至 10 日举办的第三次安全周，其中突出强调了儿童在世界各地道路上面临的险境，以促使采取行动，更好地确保他们的安全，包括《儿童道路安全宣言》，

又认识到会员国和民间社会继续致力于道路安全，在每年 11 月的第三个星期日举办世界道路交通事故受害者纪念日活动，

还认识到为处理道路安全提供基本条件和服务主要是各国政府的责任，但同时认识到建立消除道路交通死亡和重伤的世界是一个共同的责任，解决道路安全问题需要公共和私营部门、学术界、专业组织、非政府组织和媒体间开展多利益攸关方协作，

1. 邀请会员国和国际社会加强国家和国际合作，以期实现《2030 年可持续发展议程》⁴ 有关道路安全的雄心勃勃的具体目标；

2. 认可于 2015 年 11 月 18 日和 19 日在巴西利亚举行的第二次全球道路安全高级别会议通过的《巴西利亚宣言》；

3. 鼓励联合国住房与可持续城市发展会议(人居三)考虑到大部分交通死伤发生在城市地区，在未来《新城市议程》中适当顾及道路安全和提供安全、负担得起的、易于利用、可持续的公共交通和非机动化交通模式的问题，同时特别关注处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要；

4. 邀请将于 2016 年 11 月在中国上海举行的旨在动员各国政府和民间社会就健康的社会决定因素采取行动并交流各国跨部门行动经验的第九届全球健康促进会议考虑卫生部门在促进道路安全和安全流动性方面的作用；

5. 邀请尚未这样做的会员国制定和实施国家道路安全计划，并按照 2011-2020 道路安全行动十年全球计划，考虑通过全面立法，以期实现第 64/255 号决议中的商定目标，即到 2020 年将制订针对关键风险因素，包括不使用安全带、儿童约束装置和头盔以及酒后驾驶和超速的全面立法的国家比例从 15% 提高到至少 50%，并考虑实施与分心驾驶或酒驾毒驾有关的其他风险因素的适当、有效和以证据为基础的立法；

6. 重申关于道路安全的联合国法律文书，如《1949 年道路交通公约》、⁵ 《1968 年道路交通公约》、⁶ 《1968 年路标和信号公约》、⁷ 1958 年和 1998 年关于车辆技术规范的协定、1997 年关于车辆定期技术检查的协定以及 1957 年关于危险货物运输的协定，在促进全球、区域和国家各级道路安全方面的作用和重要性，赞扬已经加入这些关于道路安全的国际法律文书的会员国；

7. 鼓励尚未这样做的会员国考虑成为关于道路安全的联合国法律文书的缔约方，并在加入后适用、执行和促进其规定或安全规范；

⁴ 第 70/1 号决议。

⁵ 联合国，《条约汇编》，第 125 卷，第 1671 号。

⁶ 同上，第 1042 卷，第 15705 号。

⁷ 同上，第 1091 卷，第 16743 号。

8. 鼓励会员国作出努力，确保所有道路使用者的安全和保护，为此通过综合运用适当规划和安全评估、道路的设计、建设和维护，同时考虑到国家的地理情况，增加道路基础设施的安全性，特别是在涉及机动和非机动交通方式的碰撞频发的风险最高道路；

9. 邀请尚未这样做的会员国考虑采取政策和措施，执行联合国车辆安全规范或同等的国家标准，以确保所有新机动车辆满足关于保护乘客和其他道路使用者的适用最低规范，将安全带、安全气囊以及主动安全系统作为标准装备配备；

10. 邀请尚未全面应对道路安全问题的会员国全面应对这一问题，首先是实施或继续实施道路安全管理系统，包括酌情开展部门间合作，根据《行动十年全球计划》制订国家道路安全计划；

11. 鼓励会员国推动无害环境、安全、易于利用和负担得起的高质量交通模式，特别是公共和非机动化交通，以及安全的联运一体化，以此为手段改善道路安全、社会公平、公共健康和城市规划，包括城市复原力和城乡联系，并在这方面将道路安全和流动性作为实现可持续发展努力的一部分加以考虑；

12. 又鼓励会员国采用、实施和执行政策和措施，积极保护和促进行人安全和骑行流动性，以期同样改善道路安全和更广泛的健康状况，特别是预防伤害和非传染性疾病；

13. 邀请会员国制定和实施适当的社会营销活动，以提高认识和开展每年 11 月第三个星期日的世界道路交通事故受害者纪念日活动；

14. 鼓励会员国加强入院前救护，包括紧急医疗服务和碰撞后急救、创伤护理的住院和门诊指导方针和康复服务，途径是实施适当立法、开展能力建设和改善及时获取综合医疗保健的机会，并请世界卫生组织支持会员国作出这些努力；

15. 敦促会员国按照相关联合国法律文书，包括《儿童权利公约》⁸ 和《残疾人权利公约》，⁹ 促进、调整和落实有关道路安全政策，用以保护道路使用者当中的易受伤害者，特别是儿童、青年、老年人和残疾人；

16. 鼓励会员国采取适当措施，确保残疾人和行动不便的其他使用者能在平等基础上利用道路及周边地区的物质环境和利用交通运输工具，无论是在城市还是在农村地区，并邀请会员国加入《残疾人权利公约》；

17. 邀请会员国将性别平等视角充分纳入与流动性和道路安全有关的所有决策和政策实施当中，特别是在道路及周边地区和公共交通方面；

⁸ 同上，第 1577 卷，第 27531 号。

⁹ 同上，第 2515 卷，第 44910 号。

18. 鼓励会员国考虑到全球摩托车事故所致死伤人数过高并且不断增加，特别是在发展中国家，制定和实施关于摩托车的全面立法和政策，包括关于培训、驾照发放、车辆登记、操作条件以及摩托车手在现有国际标准范围内使用头盔和个人防护装备的立法和政策；

19. 邀请会员国在雇主和工人的参与下制定公共政策，减少与工作有关的道路交通事故碰撞，以便执行有关工作安全和健康、道路安全和适当道路和车辆状况的国际标准，特别关注职业驾驶员的工作条件问题；

20. 又邀请会员国向道路交通事故碰撞致伤致残者提供早期康复和重返社会包括重返工作场所的服务，并向道路交通事故碰撞受害者及其家属提供全面支持；

21. 邀请会员国继续实施根据国际公认标准建立的职业驾驶员资格鉴定框架，这些标准包括培训、认证和许可、限制驾驶时数和专注于解决涉及重型商业车辆的事故或碰撞的主要原因的工作条件，同时认识到分心是事故或碰撞的一个重要原因；

22. 又邀请会员国酌情支持秘书长道路安全问题特使的活动；

23. 请世界卫生组织和联合国各区域委员会以及其他相关联合国机构继续开展旨在支持执行行动十年的目的地和目标及《2030年议程》有关道路安全具体目标的活动，同时确保全系统一致性；

24. 再次邀请各国政府发挥主导作用，开展行动十年的各项活动和落实《2030年议程》有关道路安全的具体目标，同时推动学术界、私营部门、专业协会、包括各国红十字会和红新月会、非政府组织、受害者组织、青年组织和媒体在内的民间社会努力开展多部门和多利益攸关方协作；

25. 邀请世界卫生组织继续通过其全球现状报告监测实现行动十年目标的进展情况；

26. 请世界卫生组织与其他联合国机构和联合国各区域委员会协作，继续通过联合国道路安全协作机制等现有机制促进与所有利益攸关方开展透明、可持续和参与性进程，在为《2030年议程》与道路安全有关的具体目标和行动十年全球计划确定和使用指标这一进程的背景下，协助感兴趣的国家制定关于主要风险因素的自愿全球绩效目标和服务提供机制，以减少道路交通事故死伤；

27. 请世界卫生组织和联合国各区域委员会促进在2017年期间组织第四次联合国全球道路安全周活动；

28. 邀请所有相关利益攸关方、国际组织、开发银行和供资机构、基金会、专业协会和私营部门公司扩大供资规模，例如通过世界银行全球道路安全基金等

现有基金扩大规模，并探索新的创新性供资模式，以支持执行行动十年全球计划和《2030年议程》有关道路安全的具体目标，特别是在发展中国家；

29. 请秘书长考虑可否通过自愿捐款建立道路安全信托基金，以酌情支持执行行动十年全球计划和与道路安全有关的可持续发展目标，并就此向会员国报告；

30. 决定将题为“加强全球道路安全”的项目列入第七十二届会议临时议程，请秘书长向大会该届会议报告在实现行动十年目标方面取得的进展，并邀请会员国在该届会议期间审议今后的报告周期，同时考虑到振兴大会的工作。

2016年4月15日
第91次全体会议