



# 大会

第七十二届会议

正式记录

第八十二次全体会议  
2018年4月12日星期四上午10时举行  
纽约

主席：莱恰克先生 ..... (斯洛伐克)

因主席缺席，副主席佩雷拉先生（斯里兰卡）主持会议。

上午10时10分开会。

在该议程项目之下，决议草案A/72/L.48确认，全球道路交通事故数量之高仍然令人无法接受，而且，按照目前的进展速度，可持续发展目标的目标3.6——到2020年把全球道路交通事故死伤人数减半——将无法实现。我感谢俄罗斯联邦作为这项决议草案的主要提案国以及所有会员国强调了这种不幸而可以预防的状况，并且制定了解决这个问题的一系列步骤。

## 议程项目12

### 加强全球道路安全

秘书长的说明 (A/72/359)

决议草案 (A/72/L.48)

代理主席（以英语发言）：我现在请常务副秘书长阿米娜·穆罕默德女士发言。

常务副秘书长（以英语发言）：我很高兴今天与会员国一道讨论一个极其重要的议题——关于道路安全的讨论。

道路交通死伤已成为一个严重和紧迫的全球关切问题。每年，全世界的道路上约有130万名司机、乘客以及行人死亡，多达5000万人受伤。交通事故是造成青年人死亡的主要原因，还导致每年数百万人陷入贫困。

仅在上周，我们就了解了这些故事背后的个人悲剧。仅以加拿大和印度两国为例，那里发生不幸的道路事故令家人和社区陷入极大痛苦。我谨向受这些事件影响的所有人表示诚挚慰问。

展望未来，必须认识到世界各地的城市化、机动化、基础设施发展以及车辆拥有量预计将会增加。我们必须制订措施来防止道路交通伤亡事故，这个数字在继续上升。拟于2020年在瑞典举行的第三届全球道路安全问题部长级会议能够作出重要贡献。

此外，在大会向秘书长提出要求之后，我高兴地报告，联合国道路安全基金现已设立，以便支持执行《2011-2020道路安全行动十年全球计划》和与道路安全相关的可持续发展目标。

走到这一步归功于许多人作出的巨大努力。我感谢欧洲经济委员会和秘书长道路安全问题特使让·托德先生致力于这个问题，并且发挥领导作用。我还要感谢联合国系统其它伙伴、会员国、民间社会以及其它利益攸关方提供支持，此外，我要赞扬承诺为联合国道路安全基金提供初步捐助的私营部门

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。

18-10445 (C)



无障碍文件

请回收



实体，它们花了大量时间，帮助我们制订这些雄心勃勃的目标。

首先，我们必须集中我们的资源和专门知识，以便在“道路安全行动十年”剩余的三年期间和《2030年可持续发展议程》执行期间对我们的全球目标产生真正影响。

由于在该议程项目下提交了决议草案和设立联合国道路安全基金，现在有一个新的机会来确保形成合力、高效和协调行动，以便在实地取得成果。因此，我们确实有机会挽救世界各地数百万人的生命，并且防止与道路安全有关的受伤、痛苦和失去的机会。我呼吁所有道路安全问题利益攸关方，包括会员国为该基金提供捐助，并且增强努力，以实现我们的全球道路安全目标。

**代理主席（以英语发言）：**我感谢常务副秘书长所作的发言。

我现在请俄罗斯联邦代表发言，介绍决议草案A/72/L.48。

**Gorovoy先生（俄罗斯联邦）（以俄语发言）：**道路安全一直并且仍将是现代社会最紧迫的问题之一。道路交通事故造成的伤亡对各国的社会经济发展和可持续发展产生负面影响。

重要的是，道路安全议题不仅在大会议程上牢固树立了自己的位置，还成为了《2030年可持续发展议程》不可或缺的一部分。把相关可持续发展目标的相应具体目标纳入议程表明，国际社会认识到，必须在这个领域采取协调行动。

一直以来，我们在俄罗斯采取了一系列措施来加强道路安全。目前正根据俄罗斯联邦总统和政府的决定，在关于直至2020年前加强道路安全的联邦目标方案和俄罗斯政府六周前通过的俄罗斯联邦道路安全战略的基础上开展这项工作。我们目前把重点放在6个优先关键领域，包括培育道路使用者的道德文化和适当程度的法律意识、加强儿童和行人的安全，使其免遭事故和相关后果的影响，并且建立

援助受害者系统。作为实施创新项目的一部分，正在出现使道路交通更加安全的新机会，包括尽量减少人的因素对不同系统工作的影响。

过去六年来，由于采取了各项措施，道路交通死亡人数减少了三分之一。与此同时，我们成功地使易受伤害道路使用者，即未成年人的死亡率减少了四分之一，行人死亡率减少了三分之一和摩托车驾驶者的死亡率减少了二分之一。这一进展是在车辆数目大量增加的情况下取得的，车辆数量同期增加了20%。现在我国有5500万辆车辆。

自2003年在阿曼倡议下把关于道路安全的项目纳入大会议程以来，道路安全领域的国际合作已显著加强。作为对2009年在莫斯科举行的第一届全球道路安全问题部长级会议各项决定采取的后续行动，大会宣布2011年至2020年期间为“道路安全行动十年”。

在2015年于巴西利亚举行第二次会议后，开始了切实落实将“行动十年”纳入可持续发展目标框架的步骤的进程。各国因此发起了大规模行动，以稳定并随后降低预计的道路交通事故死亡率。我们也谨强调，联合国道路安全问题特使让·托德先生在落实这些倡议方面发挥了特殊作用。

我们也欢迎秘书长决定设立道路安全基金。国际社会已采取果断措施，并取得了积极成果。因此，我们看到，过去几年来，许多国家的道路交通事故致死率和致伤率都下降了。但是，还有大量工作要做。正因如此，俄罗斯谨提出题为“改善全球道路安全”的决议草案。

决议草案以大会相关决议为基础，反映了国际社会在道路安全问题上所取得的成就。它侧重于加强多边合作，以减少道路交通致伤者人数。它强调，只有在包括私营部门和民间社会在内的所有利益攸关方都参与的情况下，才能对全球道路安全挑战作出有效回应。它赞扬各国际组织，主要是联合国系统内所做的努力。决议草案欢迎会员国采取措施加入相关的国际法律文书，并在考虑到主要风险

因素的同时，建立全面的道路安全国家立法基础。它还欢迎在《新城市议程——人居三》中对道路安全与可持续交通之间的联系给予关注。它还特别提到在第四个联合国全球道路安全周期间开展的活动。这些活动强调，超速是一个主要风险因素。

案文呼吁联合国所有会员国使用世界卫生组织制定的12项全球道路安全风险因素目标，以监测全国、全球和区域的进展情况。决议草案欢迎瑞典政府表示愿意在2020年主办第三届全球道路安全高级别会议，以审查在实现“道路安全行动十年”目标方面所取得的进展。我们希望，在这次会议上审查作为“行动十年”一部分通过的一套措施，并将评估实现目标3.6的进展情况。我们谨告知我们的瑞典同事，我国愿意为组织和举行会议提供更多帮助，我们祝愿他们一切成功。

我们衷心感谢各代表团为磋商做出贡献，促使各方就决议草案达成共识，我们还要感谢所有感兴趣的方面。我们谨感谢世界卫生组织和联合国欧洲经济委员会的同事为我们的共同事业做出重大贡献。我们敦促所有会员国支持该决议草案，并邀请它们联署。

Van Den Akker先生（欧洲联盟）（以英语发言）：我荣幸地代表欧洲联盟发言。

欧洲联盟欢迎即将以协商一致方式通过题为“改善全球道路安全”的决议草案。我们特别要感谢俄罗斯联邦，并赞扬俄罗斯联邦带头努力促成这一成果。

每年有5000万人因道路交通事故受伤。此类事故是全球的主要死因，也是15至29年龄段的主要死因。这是不可接受的。这表明，我们的全球交通系统本质上是不安全的，一个人人为的错误就可能导致个人、家庭和社会的灾难。

欧洲在这一重大健康问题上立场明确。根据我们的《交通白皮书》，到2050年，欧洲将更加接近实现道路零死亡目标，这是一个清晰的愿景，但不会在一夜之间成为现实。一个由中间的自愿目标和

安全指标组成的制度是指导我们未来努力的有用工具。为此，我们在2015年9月商定了可持续发展目标和目标3.6，即在2020年前将全球道路交通事故伤亡人数减半。在这方面，即将于2020年——也就是“道路安全行动十年”结束和截至2030年的下一个十年开始之际——在瑞典举行的第三届全球道路安全问题高级别会议、将于今天启动的联合国道路安全基金的设立、以及关于改善全球道路安全的决议草案这三个最近的例子清楚地证明，国际社会正在努力实现我们这些具有挑战性的目标。

为了防止道路交通伤害，建立一个安全的道路交通系统，我们需要在所有利益攸关方的参与下采取全面和整体的做法。指导我们改善道路安全努力的2011-2020年欧洲道路安全政策框架就是一个很好的例子。

该框架侧重于新的关键优先事项，如减少农村道路事故数量，减少涉及行人、骑自行车者、骑摩托车者、儿童和老人等弱势道路使用者的事故数量。此外，我们在以前承诺的基础上，进一步加大控制和惩罚力度，支持各国打击酒驾和毒驾，对道路基础设施进行投资，改善交通条件，改进有关驾照和驾驶健康标准的立法。这些措施使2010至2017年的道路事故死亡人数减少了20%。

尽管欧洲联盟的区域道路事故死亡率是全球最低的，但仍然不可接受。我们致力于加强我们的努力，欧洲联盟交通部长2017年3月在《改善道路安全瓦莱塔宣言》中清楚地表明了这一点。这一政治动力正在指引我们制定新的雄心勃勃的2020至2030年政策框架。在全球层面，我们必须在民间社会和私营部门的积极参与下，继续在国家、区域和全球各级分享最佳做法，交流信息。

我们还必须更加努力地安全纳入更广泛的可持续城市和交通议程。我们知道，车速不当、酒后驾车、分心以及未系安全带是主要的道路杀手。

要加强道路安全，必须努力加强道路基础设施、车辆和道路使用者的安全。这包括执行适当的法律，并采取提高认识和开展教育等软措施。

尽管道路交通受伤是重大公共卫生问题，所面临的挑战有时令人感到难以招架，但我们认为仍有希望。世界各地有许多国家已经表明，可以采取整体和多部门办法来防止人们在道路交通中遇难或严重受伤。让我们借鉴这些经验。在道路安全问题上，我们不可掉以轻心。这事关千百万条人命。

皮科女士（摩纳哥）（以法语发言）：有太多的人在道路上遇难。这是猛烈和无声的瘟疫，夺走上学儿童和无辜民众的生命——他们的生命被酒驾者或驾驶不应上路的车辆的人夺走。每年有100多万人在道路上丧生。此外，还有数千万人受伤，其中许多人将留下残疾。道路事故是造成15岁至29岁年轻人死亡的主要原因。死于道路事故的人当中有将近一半是易受伤害的使用者。

另一个惊人的统计数据是高收入国家与中低收入国家之间的差距，因为道路事故造成的死亡90%发生在中低收入国家，尽管这些国家流通的车辆仅占全世界流通车辆的54%。因此，我们强调我们将在晚些时候通过的决议草案（A/72/L.48）的重要性，摩纳哥联署了该决议草案，其中呼吁努力改善道路基础设施、加强车辆安全、改变道路使用者的危险行为、加强应对事故的能力，并呼吁那些尚未加入和充分执行联合国相关法律文书的国家加入和充分执行这些法律文书。

我们赞扬道路安全问题特使堪称典范的承诺，其努力促成了联合国道路安全信托基金的设立。这一新工具将使我们能够支持落实有关道路安全的可持续发展目标，并鼓励所有行为体参与这一努力。

世界卫生组织（世卫组织）提交的全球道路安全状况报告（见A/72/359），在我们于2020年在瑞典举行会议之前，总结各行为体在努力实现2011-2020年道路安全行动十年目标方面所取得的结果。摩纳哥特别强调，世卫组织所提出的各项建议切合

实际，这些建议鼓励会员国作出更多努力，包括加强立法，在基础设施和运输系统两个方面都投资于创新技术解决办法，并通过执行重点突出易受伤害的道路使用者的战略来改进道路安全数据的质量。

摩纳哥赞同该报告的结论，该结论敦促各国全面处理道路安全问题。我国优先注重预防，首先是教育未来使用者。出于这一原因，摩纳哥当局特别注意教导各类道路使用者注意风险和适用规则。这一教导是必修课，是从中学起学校课程表的一部分。这也有助于提醒人们，某些类别的使用者，特别是行人、骑车者或年轻人最先使用的二轮车驾驶者，极易受到伤害。摩纳哥政府采取这些行动，意在提高人们对规章、风险与事故之间关系的了解。此外，摩纳哥政府极为重视遵守交通规章，积极打击各种不遵守道路交通规则的行为。正因为如此，摩纳哥当局建立了强有力的法律武库——这一武库最近得到了加强——以惩罚违反交通规则者。摩纳哥还严厉惩罚有些使用者以危险方式行事，包括在酒精或精神活性物质影响下开车。

规范交通是道路安全的一大挑战，不论在国家层面还是在国际层面都是如此。世界人口增加，人们日常往返通行增多，使我们各国、各城市及其基础设施承受越来越大的压力。对我国来说，这是每天都存在的关切，因为前来我国工作的人很多，使得每天人流量都在增加。在这方面，我国正采取许多措施，制定创新和灵活的解决方案来加强我们的道路安全。由于我国幅员较小，我们优先注重绿色出行。2017年，摩纳哥政府开展了一个方案，以确定所谓的“智能城市”解决办法。摩纳哥政府任命了一个负责数字转型的部际代表团。技术应有助于控制道路交通流动，为使用者提供替代路线，管理突发情况和事故，从而提高我们基础设施的安全和反应能力。

摩纳哥还支持许多旨在试验、改进和推广未来交通运输方法的举措和项目。此时此刻，正如2006年以来一直所做的那样，摩纳哥正在主办“生态车

辆-可再生能源”展览，该展览使绿色出行的许多参与方走到一起，交流知识，思考未来解决办法。

任何受过道路事故之害的人都可以证明，就道路安全而言，必须说到做到。道路事故耗费多数国家3%的国内总产值。因此，道路安全政策不只是公共安全需要，还是宝贵的投资。我们的承诺不能仅注重问题的某一个方面，而应注重其所有组成部分，即基础设施、车辆、使用者和事故后护理。实现我们于2010年宣布的《道路安全行动十年全球计划》，对在大会堂派有代表的每个国家来说是当务之急，对我们每个人来说则是迫切需要。

**鲍施先生（卢森堡）（以英语发言）：**根据世界卫生组织2015年统计数字，今晚将有3400人回不了家。为什么？只是因为他们不幸死于车祸。这3400个冤魂命赴黄泉，无法回家向自己的孩子、妻子、丈夫、父母或朋友道声晚安。在不到200天时间里，死于车祸的人数就会同我国卢森堡的人口一样多。

对我们所有人来说，道路安全是全球公共卫生问题，是普遍责任，因而也是国际挑战。道路安全问题影响我们每一个人，不论我们讲什么语言，不论我们来自何处，也不论我们可能属于哪个社会阶层。不论我们是行人、骑车者、驾驶员还是乘客，道路安全都是共同挑战。因此，在代表联合国的听众面前发言，我感到极为荣幸。坦率地说，道路安全太重要，容不得我们温良恭俭。纵观历史，纽约从来不是小打小闹的地方。让我把话说得非常清楚：我有一个不容谈判或质疑的目标，这个目标无非就是在道路交通中无人死亡和无人严重受伤。

二十世纪七十年代，据记录卢森堡每年有100多人死于道路交通。通过采取一系列认真的抑制措施，例如实行驾照违规记分制度、向酒驾和毒驾行为宣战、特别是通过为开车新手采取领照后措施来加强驾驶员培训、改善道路网络、对车辆定期进行高效技术检查以及定期开展提高认识运动等，2010年我们得以将道路交通死亡人数减至32人，即减少

了68%。我在2013年刚被任命为交通部长时必须提出的第一批数字显示，死亡人数增加到45人——比2010年增加41%。主要原因仍然是超出限速或速度不当。我一刻也没有犹豫。我力争上游并采取大胆行动，在卢森堡引进高速摄像机。人为错误，无论是超速、疲劳、酒后驾驶还是使用手机和其他设备，是卢森堡以及其他大多数国家道路交通碰撞事故的主要因素。但这些都是常见的挑战，没有必要另起炉灶。

卢森堡现政府在2014年推出了一项道路安全行动计划，其中包括预防与压制相结合的29项措施，旨在逐一解决道路交通事故背后的原因。核心措施包括加强违规记分制度以及与道路基础设施、居民区、每小时三十公里时速区、共用处所、更安全的人行横道、自行车道和道路安全审计有关的罚款和安全措施——广而言之：街道的设计。在不到4年的时间里，道路死亡人数下降到25人，也就是说从2013年的45人降到2017年的25人，这表明政治勇气挽救了生命。

但尽管道路死亡事故呈令人鼓舞的趋势，但必须继续努力下去，因为道路上每一人死亡和严重受伤都嫌太多。我有一个我一直信仰的目标。我知道，光靠信念是做不成任何事情的，但我们可以并将会达到这个数字。联合国有一个明确的目标——到2020年把死亡人数和重伤人数减半，尽管达到这个目标已变得非常艰难。我的愿景仍然是道路交通零死亡和零重伤，不仅在我的国家，而且在全世界。必须结束令人痛心的事故、人民的痛苦和苦难。让我们一起做。让我们高瞻远瞩，努力工作，胸怀大志。

**拉韦特女士（瑞典）（以英语发言）：**瑞典完全赞同欧洲联盟观察员所作的发言，并谨以本国名义发表一些补充意见。

首先，请允许我事先祝贺大会通过关于改善全球道路安全的决议草案（A/72/L.48）。我也谨感谢

俄罗斯联邦作为决议草案的协调人所发挥的领导作用和做出的努力。

每年有超过130万人在道路交通事故中丧生，5000万人受伤。这些伤亡中有百分之九十发生在发展中国家，导致许多本已贫穷的人口更加贫困。道路交通事故是15至29岁年轻人的主要死亡原因，因此对我们今天的社会构成巨大挑战。

但是，道路安全是联合国的共同努力可以取得切实成果领域之一。今天我们做出了这样的贡献。这份草案的通过不仅是推动道路安全工作的重要一步，而且也是建成可持续发展社会和实现《2030年可持续发展议程》各项目标的重要一步。

首先，我谨表示瑞典对决议草案中的准则的强烈支持。我们希望这将激励会员国和其他利益攸关方开展道路安全工作。我也希望这将为更具针对性和具体的道路安全工作铺平道路，并提供更好的工具。

其次，我还要表示，我们感谢各位欢迎瑞典提出的在2020年主办决议草案中提到的第二届全球道路安全问题部长级会议的提议。在会议议程确定之前，我们将确保征询所有相关利益攸关方关于如何取得进展的意见，首先从今天下午的联合国道路安全协作机制开始。瑞典寻求继续进行2007年马斯喀特第一届联合国全球道路安全周所做的重要工作，以及第一次于2009年在莫斯科举行、第二次于2015年在巴西利亚举行的两次道路安全问题高级别会议的重要工作。

第三次高级别会议将汇集各国处理运输、卫生、教育、安全和相关交通法执法问题的部长和代表的代表团，以及商界领袖，非政府组织，学术界和国际组织的代表，即所有想要减少或消除道路交通死亡和重伤的相关利益攸关方。

会议的目的是审查实现“2011-2020年道路安全行动十年”目标和《2030年可持续发展议程》相关目标的进展情况，并为会员国提供进一步讨论如何

实现议程目标的机会。会议的一项重要任务还将是在2030年之前编制一份前瞻性声明。

总而言之，自1997年以来，瑞典一直按照我们的“零死亡愿景”（Vision Zero），即无人将在交通中遇难或重伤，做出努力。一路上我们学到了很多。也许最重要的一个教训是需要以多部门方式全面和有系统地进行协作，并与社会各阶层的所有利益攸关者进行协作。

在道路安全方面有很多话可以说，有很多有趣的经验可以分享，最重要的是有重要的工作要做。让我们尽快开始工作。因此，我将再次感谢所有人，并且我谨热烈欢迎所有人到瑞典来参加2020年的第三届全球道路安全问题部长级会议。

穆盖里先生（阿曼）（以阿拉伯语发言）：我谨感谢俄罗斯联邦为在今天早些时候通过决议草案A/72/L.48所作的努力。我也谨感谢所有参加磋商和有关会议的代表团。最后，我谨赞扬国际社会在该领域做出的建设性努力。

每年有125万人死于交通事故，这是15-29岁年龄组年轻人死亡的主要原因。其他人也在这种事故中丧生。2011年，联合国宣布2011-2020年为“道路安全行动十年”。2015年9月，该目标获得了可持续发展目标框架的补充，特别是在安全方面，它要求把事故减少50%。我国代表团对该决议投了赞成票，这是为了补充阿曼苏丹国在道路安全领域所发挥的作用。阿曼苏丹国率先于2003年建议在联合国讨论该议题，并在2007年举办首届联合国道路安全周方面发挥了作用。

我国政府、阿曼苏丹国私营部门和民间社会所作的努力，以及社会各阶层认识的提高，使道路安全工作取得了积极成果。统计显示，尽管阿曼道路上汽车越来越多，但道路交通事故的数目在继续减少，2013年的下降率为5%，到2016年为25%。这一减少使得2012年至2016年道路交通死亡人数下降45%，为此我们感谢真主。

我国交通和通讯部实施了符合现代要求、有利于环境保护、并满足道路使用者安全需求的公路项目。它通过了开展道路交通工作的法律。在此期间，该部一直在实施阿曼苏丹国公共交通总体规划，以便提供服务于社会各阶层的、符合质量标准的完整体系。其目的是减轻交通拥堵、汽油消耗和环境影响。

最后，我谨再次感谢秘书长。我们希望通过加强国际努力加强道路安全，以便共同努力实现我们保护人类生命的共同目标。

肯特郡迈克尔亲王（联合王国）（以英语发言）：我很高兴能够代表英国参加这次重要和及时的辩论。我非常感谢英国政府给我这个机会在大会谈谈道路安全问题，该问题是我多年来一直十分关注的问题。进入21世纪以来，全世界已有2000多万人死于道路交通事故，另有数百万人在事故中遭受重伤。世界卫生组织称，每天都有3500条生命死于可以预测也可以预防的道路交通事故。我们为了必不可少的出行而付出这种代价，不免太惨重了。

在今日英国，我们幸运地拥有世界上最安全的公路网之一。这不只是运气，而是经历了艰难有时甚至是痛苦才得来的。1931年，我国第一次引入公路编号制度时，道路上只有230万辆机动车，但死于交通事故的人却超过7000人。今天，英国有3800万辆汽车，但每年死亡人数仅略高于1700人。然而，这还是太多了。我们和参加本次辩论的所有会员国一样，决心进一步降低这些数字。

我们几十年来的经验表明，交通事故伤亡上升决非不可避免，但要改善道路安全，就必须在各个方面采取行动。我们需要更安全的道路、更安全的汽车和更安全的道路使用者。我们付出了很大代价，才认识到在这三个方面都作出努力的好处。我们早期曾尝试加强对于司机的安全教育，但没有效果，直到后来我们才辅之以强力执行行动。同样，先进的工程技术使得我们的道路设计安全了许多，而加装各种救生技术，如安全带、安全气囊和电子

稳定控制系统，使得车辆安全大幅增强。采取类似的综合做法可令所有国家获益，但相关做法需要适合本国交通状况和事故伤害情况。

一个很有说服力的例子就是英国推行安全带的成功经验。第一次要求在汽车上加装安全带是在1967年，但佩戴率仍然较低。1970年代启动了鼓励使用安全带的教育活动，将佩戴率提高至40%左右。后来在80年代初，议员的一项跨党派倡议使得佩戴安全带成为强制措施。我感到高兴的是，在今天来到大会堂的英国代表团成员中，就有一位是这一救生运动的领导者，他就是议员巴里·希曼先生。今天，英国安全带佩戴率超过94%，挽救了成千上万人的生命。

英国仍然面临如何进一步降低公路收费的难题。2015年，联合王国运输部发布了题为“共同努力建设更安全的道路系统”的道路安全新战略。它阐述了政府对于提高英国公路安全性的愿景、价值观和优先事项。最近根据该战略所采取的举措是，制定了鼓励骑自行车和步行的政策，以便减少对于汽车的依赖，并在未来部署自动汽车方面进行了投资。

英国道路安全政策的一个重要方面是我们的国际参与，特别是通过联合国的参与。我们积极支持世界车辆法规协调论坛和全球道路交通安全论坛的工作，这两个论坛都设在欧洲经济委员会所在地日内瓦。必须要有更多国家遵守联合国道路安全规范和标准，我们赞扬秘书长道路安全问题特使让·托德先生正在努力鼓励更多政府成为缔约方。

我国政府的国际开发部也积极开展道路安全活动，为世界银行全球道路安全基金提供捐助，该基金目前由该部一位高官主持。该基金与新拟议的联合国道路安全信托基金建立密切合作，对各方都会有好处。

英国还一直通过其独立的慈善部门的努力，大力促进全球道路安全工作。2001年，国际汽车基金会登记为英国慈善机构，提供了一笔3亿美元的永久

捐赠。从那时起，基金会资助了一些力度很大的举措。这些举措包括我曾一度赞助的全球道路安全委员会，该委员会带头呼吁设立联合国行动十年以及将道路安全问题纳入可持续发展目标。它包括：世界银行的“全球道路安全基金”，它为多边发展银行的道路安全活动充当捐助方协调机制；全球新车评估方案，它为世界各地各种消费者撞车试验和评级系统之间的合作提供了一个平台；以及儿童健康和流动问题全球倡议，这是一个倡导到2030年实现所有儿童安全和健康上学目标的创新联盟。

国际汽车联合会基金会为所有这些举措提供了支持。我对这些非常熟悉，因为该基金会、世界银行的基金以及全球新车评估方案均曾获得我30年前设立的旨在肯定防止道路伤害方面杰出成果的国际道路安全奖。

我们始终需要宣传道路安全成功案例，以使其成为激励其他人的动力。必须采取有效的防止道路伤害措施，这一点从未如此紧迫。我还愿强调另一个英国慈善组织、我担任赞助人的“零事故基金”的工作。该基金是2016年在伦敦发起的道路安全立法者全球网络的所在地。该网络鼓励在议员间交流道路安全政策与法律方面的最佳做法。我欣见，我早些时候提到的议员Barry Sheerman先生率领一个由来自不同国家的14名议员组成的高级代表团，参加大会本次辩论和今天晚些时候的联合国道路安全协作机制的会议。

最后，我谨欢迎瑞典政府主动提出主办第三届全球道路安全高级别部长级会议。这次重要活动不仅将纪念“联合国道路安全行动十年2011-2020”的结束，而且也将使全球对防止道路伤害的承诺达到一个新的高度。发起“行动十年”的目的是稳定并进而减少道路死亡事故，但是，充其量我们只能说，死亡事故有所稳定，但是尚未显著减少。我们知道，到2020年把道路伤亡人数减少一半的可持续发展目标将不会实现，所以现在到了我们加倍努力，利用联合国十年剩下的最后两年时间，为2030年的道路安全进展开辟新道路的时候了。

**奥布赖恩先生（澳大利亚）（以英语发言）**：道路交通事故给全球各社区和各国经济带来沉重的负担。自澳大利亚联署设立“道路安全行动十年2011-2020”的大会决议（第64/255号决议）以来，我们一直自豪地支持旨在处理道路安全问题的各种全球努力。今天，我们高兴地成为题为“加强全球道路安全”的决议草案（A/72/L.48）的提案国。

澳大利亚欢迎作为《2030年可持续发展议程》的一部分通过各项可持续发展目标，特别是纳入有关道路安全的具体目标。我们肯定制定雄心勃勃的目标以减少道路交通事故伤亡的重要性。今年关于加强全球道路安全的决议草案表达了这样一种关切，即：以当前的进度，到2020年把全球伤亡人数减少一半的目标将无法实现。我们必须加快速度，改进道路安全。

澳大利亚欢迎制订自愿的全球道路安全绩效标准和相应的指标，并且正在参与该进程。我们通过我国的道路安全战略，对道路安全问题采取了一种安全系统的做法。我们始终愿意分享我们的经验，并且向他人学习。我们确认与本地区各国合作的必要，肯定分享知识带来的互惠互利。

为显示我们在本地区该问题上的领导作用，2017年，我们以世界卫生组织西太平洋地区的名义，在悉尼歌剧院主办了联合国全球道路安全周的发布活动。

澳大利亚有力支持大会呼吁各会员国加大在道路安全各领域的行动力度，包括落实强有力的立法，处理各种关键因素，改善基础设施，把交通流量最大、事故高发的道路作为重点，并且改进数据的质量，以便我们能够监测进展。

**Candu先生（摩尔多瓦共和国）（以英语发言）**：我荣幸地向大会发言，并赞扬全球道路安全领域先导国家所做的努力，力争始终把国际社会和联合国关注的焦点摆在该问题上。我还愿欢迎秘书长的报告（见A/72/359），它强调了联合国系统各机构和组织同其它利益攸关方合作做出的重要努力，以

处理道路安全领域影响各国、特别是发展中国家的各种严峻挑战。

今天，我荣幸地以安全及可持续交通东部联盟任命的摩尔多瓦道路安全大使的身份站在这个讲台上。在为此殊荣感到高兴的同时，我也视之为一项重大责任，它涉及在我本人的国家摩尔多瓦创立伙伴关系，加大在国际上调集资金的力度，并且带头采取全面的立法和提高公众意识的措施。

随着道路安全行动十年2011-2020及其《全球计划》即将结束，我们可以看到，已取得大量积极进展，表现在提出多项地区和全球性道路安全举措。但是，我们仍不能沾沾自喜，而必须继续勤奋工作，致力于在道路交通领域拯救生命，这是我们绝对有能力实现的一个目标。

我们都知道数字，这些数字令人不安。每年有近130万人在交通事故中丧生。这是一个主要死因，特别是在青年中。如果不采取果断措施，未来的预测甚至更加黯淡，因为将有更多的人受到影响。这意味着，道路安全方面的可持续发展目标一即到2020年把道路交通事故所致的全球伤亡人数减少一半一不仅实现不了，而且还将被大打折扣。

但是，这种趋势可通过采取立法措施、遵守汽车业基本的安全标准、良好的道路设计与交通管理以及提高公众意义与加强教育加以制止。建立国际伙伴关系和确保充足的资金，以支持这些措施和打击交通死亡祸患也将非常重要。因此，我们今天在此共聚一堂是一个机会来不仅强调这一全球卫生和发展关切问题，并且讨论可以共同开展什么具体行动来使我们日常生活的一个基本方面更加安全和更有可持续性。

摩尔多瓦共和国致力于促进和确保道路安全。我们认识到，这是一个令人担忧的问题，十分复杂，并且影响我国的发展。尽管摩尔多瓦共和国的道路死亡率在2010年至2016年期间下降了逾30%，但在近几年又再次上升。因此，我们不能松懈，就我们的主要立法机构、政府当局、伙伴和全社会而言

必须提高并始终保持警惕，以确保我们的道路、基础设施和道路使用者的安全。去年，我代表摩尔多瓦议会共同签署了全球道路安全立法者网络发起的《道路安全宣言》，这项宣言制订了雄心勃勃的目标和承诺，例如在未来十年把道路交通事故受害者的人数减半、改善并扩大路网和可及性、加强收集数据以及筹措资金加强公路安全等等。

在交通安全管理中运用最佳国际标准和做法尤其不可或缺，因为我们今年1月在摩尔多瓦启动了一个新的名为更好的公路的方案。估计这是摩尔多瓦有史以来国家预算出资的最大基础设施项目，是对我们人口的安全、移动性、使用公路、商业交流以及发展作出的适当投资。这项雄心勃勃的基础设施方案包括强有力的道路安全内容，与利用路边广告牌、小册子、分发反光配件和在全国电视频道上播放广告提高我们人民道路安全意识的全国活动保持一致。

我本人参加了一个此类活动，口号是“保证儿童乘车安全”，我很高兴带头并鼓励父母在任何时候都使用儿童安全座椅，体现承担责任和真正关心我们的亲人意味着什么。我还可以自豪地说，根据世界卫生组织的评估，摩尔多瓦是53个满足儿童安全设施法方面最佳做法标准的国家之一。

在体制层面上，在力求实现更好的机构间协调和实施最佳国际做法，特别是采用欧洲联盟关于道路安全标准立法的同时，我们启动了一个议会管制我国道路安全的平台。就在刚刚过去的这个月，这个议会平台就为启动安全教育课程奠定了基础，首先从学前班开始，并且建立了一个全国道路安全管理法律实体。我们感到高兴的是，我们的国际伙伴，包括世界银行、欧洲复兴开发银行以及世界卫生组织等支持我们取得了这些成就，我们期待它们的合作和贡献。

但是，仍有许多工作要做，要作出许多改善，并且实施许多项目，这需要的远不止是我们的政治意愿或良好立法。在此，我必须响应秘书长的结论

意见，即国际社会必须加强参与，以便扩大为道路安全活动提供资金，包括通过创新融资机制来这样做。

最后，我提醒每一个人，道路安全不只是现代的特权，而是关系到每天挽救生命的问题。我希望，今天在大会传达的信息将鼓励开展更多活动和建立更多伙伴关系。

**Simonyan女士（亚美尼亚）（以英语发言）：**亚美尼亚欢迎召开今天的会议，介绍题为“加强道路安全”的决议草案A/72/L.48。我们感谢这项决议草案的主要提案国俄罗斯联邦发挥领导作用，致力解决这个问题，并且支持这项重要举措。

亚美尼亚历来都是这项里程碑式决议草案的共同提案国，我们把这项决议视作采取行动来防止道路事故造成死伤的蓝图。随着我们启动我们新的国家道路安全方案，我们决心在亚美尼亚把这项决议草案的承诺化作切实的拯救生命措施。我们高兴地指出，第70/260号决议以及与道路安全相关的可持续发展目标已被纳入我们未来五年的国家方案，作为加强立法、执行和遵守道路安全规则的全面政策框架。在“道路安全行动十年”期间，亚美尼亚取得了出色的改善。我们开展了大量工作来加强道路安全，包括通过实施和强力执行适当法律，并且采取柔性措施，例如作出提高意识和宣传教育努力，特别侧重于农村人口、儿童和青年。当地政府参与的伙伴关系为更安全和更有复原力的社区作出了贡献。

尽管取得了许多改善，但道路交通事故仍是一个重大公共卫生和发展关切问题。发展中国家面临特定的与道路安全相关的挑战。路况不佳和基础设施不足对农村地区的贸易产生不利影响，同时，把当地人口与市场连接起来仍是消除贫困的一个根本挑战。有必要作出更多协调努力，以确保使道路基础设施、车辆和道路使用者更加安全，我们支持呼吁加紧这方面的国家、区域和国际协作。亚美尼亚欢迎设立联合国道路安全信托基金，以便支持在实

现与道路安全相关的可持续发展目标和相关全球目标方面取得进展。

我们要感谢道路安全问题特使发挥领导作用并提供支持，动员作出政治承诺和采取全球行动。我们也感谢联合国各个区域委员会，并且赞扬欧洲经济委员会发挥的作用，特别是它长期致力于制订道路安全文书。

**萨米恩托先生（菲律宾）（以英语发言）：**主席先生，我感谢你给我机会代表菲律宾发言支持题为“加强全球道路安全”的决议草案A/72/L.48。

菲律宾表示，我们与会员国同心协力减少全球道路碰撞事故造成的死伤，并且提供安全、有效和可持续的交通系统。道路交通死伤不仅对经济产生不利影响，还使人的生命失去价值，并且向公众发出绝望和无助的信号。

菲律宾正在应对这个问题。每个人都认识到这个问题的严重性。菲律宾颁布了以下七部法律来解决世界卫生组织确定的关键风险因素，以便支持通过基于证据的全球道路安全法律：第一，1999年颁布了安全带使用法案，要求使用安全带；第二，2009年颁布了摩托车头盔法案，要求使用头盔；第三，2013年颁布了反酒驾或吸毒后驾车法案，禁止在使用酒精、毒品和其它麻醉品之后驾车；第四，2015年颁布了摩托车搭载儿童安全法案，全面禁止任何人驾驶摩托车搭载儿童；第五，打击分心驾驶法案，惩处分心驾驶或在驾车时使用移动和电子设备；第六，2016年颁布了公路限速法案，通过要求强制安装限速仪来解决超速问题；第七，延长驾驶执照有效期的法律，同时也要求进行严格的驾驶考试，以便筛出不合格的申请者。此外，众议院已通过强制使用儿童约束系统的附加法律，参议院将在不久后予以审议。

我们注意到，在这个问题上，国际社会加强了合作，各国际组织——如世界卫生组织——以及“消除致命交通事故基金”和“全球道路安全立法者网络”等道路安全倡导机构提供了支持和援助。

我们协同努力，使菲律宾得以颁布这些道路安全法律，并实现与道路安全有关的可持续发展目标。

尽管做出了这些努力，但全球车祸的数量仍高得令人无法接受。我们深感担忧的是，以目前的进展速度，在2020年前将全球车祸死亡人数减半的目标可能无法实现。我们菲律宾也很难达到这个目标。截至2016年底，车祸日均造成31人死亡，使其成为我国年轻人的主要死亡原因。这个数字显示，车祸死亡人数比2006年增加了40%。

菲律宾和全球当前的状况令人沮丧，但我们不能因此丧失希望。在这些交通事故中，大部分是可以预防的。让我们以更大的决心处理这一问题，以便我们能够挽救正在失去的生命，使人们不再受伤。不幸的交通事故使许多家庭残缺不全，如果法律得到遵守或严格执行，这些事故本来是可以避免的。我们可以有所作为，我们将尽最大努力处理这个问题。

因此，我们支持文件A/72/L.48所载的决议草案。除其它外，该决议草案确认设立联合国道路安全基金以支持在实现道路安全目标方面取得进展，邀请各国和国际社会开展协作以实现上述目标，并探讨确定减少道路碰撞事故伤亡人数新时限的必要性。此外，我们还特别注意到，该决议草案提到了各种我们认为将从文化层面解决道路安全问题的行动。这正是菲律宾所需要的，那就是，在我们的人民中间建立一种道路安全文化。

邀请各国加大国内协作特别是执法领域协作的力度，将有助于灌输纪律意识，并遏阻不安全的驾驶行为。利用社会营销进行宣传，将增加人们日常优先考虑道路安全的意愿。此外，多利益攸关方与学术界和青年组织协作，可以突出教育，培养新一代适当注重道路安全的通勤者。更重要的是，记住受害者，与他们及其家属一道做出努力，会使人们注意到伤亡统计数字背后的名字和遭遇，并促使他们采取适当行动，防止这些事故和不幸事件将来重演。

我谨强调，每个人的生命都是宝贵的，死一个也不应该。通过协同努力，我们可以在这场战斗中继续加强我们的决心。为了改善道路安全，我们与其他人一道，带头在政治、经济、社会甚至文化等所有方面推进这一目标。我们重申，我国支持这项决议草案，支持继续执行全球改善道路安全方案。

Duque Estrada Meyer先生（巴西）（以英语发言）：今天，在这个大会堂讨论道路安全问题令我们感到高兴和荣幸。这是一个与我们所有人都相关的问题，特别是在落实《2030年可持续发展议程》的过程中。

首先，我要强调，大会关于改善全球道路安全的两年期决议在全球层面提高人们对这个问题的认识，具有重要意义。有鉴于此，我谨赞扬俄罗斯代表团在担任今天将通过的决议草案（A/72/L.48）谈判进程协调人期间所做的努力。

根据世界卫生组织关于道路安全的最新报告，每年有130万人死于道路交通事故，其中的90%发生在发展中国家。扭转这一趋势，并实现减少全球交通事故死亡人数的目标，将需要所有利益攸关方采取更加强有力和协调一致的行动。《联合国2011-2020年道路安全行动十年》的确立，为我们开展国际合作和行动提供了一个有意义的框架。在这方面，我谨提及秘书长道路安全问题特使所做的重要工作。他与会员国和所有相关利益攸关方一道，在世界各地持续倡导推动这一事业。

巴西强烈支持在落实可持续发展目标的过程中促进道路安全。因此，我们欣见，关于健康的可持续发展目标3涉及了这一问题，关于城市的可持续发展目标11也在可持续交通的范畴内涉及该问题。提高人们的认识，拿出更强有力的政治意愿，以及增加投资，对于我们实现目标3.6——在2020年前将全球道路交通事故伤亡人数减半——至关重要。我还谨强调目标11.2的重要性。该目标特别重视处境脆弱者的需要，其中包括妇女、儿童、残疾人和老年人，道路交通伤亡对他们的影响往往都格外严重。

去年，会员国商定了关于道路安全风险因素和服务提供机制的12项全球自愿绩效目标，以减少道路交通事故伤亡。我们鼓励所有国家与世界卫生组织一道，努力落实这些目标，并制定评估其进展和成就的指标，以维持各国促进道路安全努力的势头和行动。

这些年来，巴西为解决道路安全问题制定了全面的立法，特别是对酒驾零容忍的联邦法律。该法律减少了过量饮酒所致的事故数量。通过与地方政府和民间社会磋商，我国国会已广泛处理了这个问题。有鉴于此，我要宣布，巴西国会于今年1月通过了一项法律，为减少交通伤亡制定了一项国家计划。该计划的主要目标是在10年内将道路交通相关死亡人数减少一半。

我们必须本着在各地政府、国际组织、非政府组织、学界和私营部门之间建立伙伴关系并进行协作的精神，加强国家行动和国际合作，从而改善道路安全。在这个意义上，我要祝贺世界卫生组织及其各伙伴本周组织了联合国道路安全协作机制第二十五次会议。作为2015年第二次全球道路安全部长级会议的东道国，巴西要赞扬瑞典政府举办2020年下届会议的提议。我也要欢迎秘书长和联合国系统主动提出制订一项道路安全战略，以减少驻在国民众和联合国工作人员的事故和伤亡。

最后我要指出，巴西支持在2020年制定新的十年行动倡议，也支持在今后几年举办一场关于道路安全的大会高级别会议。

请允许我在发言中谈谈个人感想。我知道这个问题有多重要，因为我的一名兄弟就曾由于不系安全带而丧生。所以，我强烈支持这一倡议。

**瑟纳洛娃女士（捷克共和国）（以英语发言）**：我要代表捷克共和国在发言中支持欧洲联盟（欧盟）观察员今天上午所做的发言。

道路安全是全世界的一个重大社会问题，必须认真予以处理。从欧洲方面来看，道路事故致死人

数从2010年的31500人减少到去年的25300人，这要归功于欧洲通过的各项立法措施。

然而，死于交通事故的人数依然过多。其中一项立法措施是部署公共紧急呼叫系统，即所谓“eCall”，它每年或能在欧洲道路上拯救约2500条生命。在发生严重交通事故时，该系统会自动拨打欧洲急救号码112，并呼叫救援服务。这将显著减少救援服务的到达时间，农村最高减少一半，城市减少40%。

在这方面，我想提到，作为欧洲议会的捷克籍成员，我一直担任欧洲议会负责这项立法的主报告人。欧洲议会同欧盟成员国一道于2015年通过了这项重要立法，它最终于本月初生效。现在，这个系统将安装在所有满足在欧盟境内行驶条件的新款汽车和轻型商用车中。

eCall系统的一个重要作用由伽利略导航系统实现，该系统由位于布拉格的欧洲全球导航卫星系统局运作。捷克共和国还积极参与了eCall的开发和测试，也是其落实工作的最大支持者之一。尽管部署eCall是一项重要成就，但我们需要继续在不同领域作出努力，不但要减少道路死亡人数，也要减少道路事故轻伤和重伤者人数。此外，欧洲联盟委员会承诺公布另一项法律文书，以加强对行人的保护、车辆安全和道路基础设施安全。这可能会在之后几周内实现。

尽管已有道路安全方面的各种立法措施和进展，世界上每天仍有太多人在道路事故中死亡或重伤。我们必须坚持努力。正因如此，我们认为，在今后十年设立一个与这十年类似的目标是至关重要的一一使2030年道路事故死亡和重伤人数比2020年减少一半。全球道路安全立法者网络发布的名为“#4RoadSafety宣言”的全球挑战已着重呼吁设立此种目标，我个人很荣幸能作为该网络的一员在此发言。“#4RoadSafety宣言”呼吁世界各国议会成员采取措施，大幅减少道路死亡人数一一我要提请大会会员注意，并鼓励他们通过拟议措施。

我们也很欢迎拟议中的联合国道路安全信托基金。我们相信它能推动实现减少道路事故的战略目标，并成为有助于改善全球道路安全状况的重要项目的有效筹资措施。

我们要敦促所有人加强努力，减少全世界道路事故受害者人数。这些措施必须加大力度和针对性，还必须有效执行旨在打击最危险道路行为的现有法规。实际上，我们的道路可以更加安全。

**鲍德尔·切特里先生（尼泊尔）（以英语发言）：**我们震惊地注意到，道路事故每年造成130多万人死亡，这是全世界第十大死亡原因，特别是对青年而言。这些数字本身就说明问题，需要我们采取紧急行动减少事故。为此，我们必须联手通过各种确保道路安全的倡议减少事故，并借此朝着实现可持续发展目标3——到2020年，公路交通事故造成的死伤人数减半——取得进展。

尼泊尔十分重视所有全球道路安全倡议。我们感谢俄罗斯联邦领导并支持将于今天通过的题为“加强全球道路安全”的决议草案A/72/L.48。我也借此机会感谢常务副秘书长在该议程项目下介绍了秘书长报告（见A/72/359），并感谢世界卫生组织通过整合所有相关信息为编制报告发挥的作用。

我们都希望我们的道路是安全的。道路安全由许多因素促成。因此，我们应该清楚的一个方面是，我们应该有效执行2030年可持续发展议程，以实现整体发展。我们也应该实现《2011-2020道路安全行动十年愿景》，包括通过执行全球道路安全部长级会议的所有建议，其中就有巴西去年举办的一届。此外要充分落实《仙台减少灾害风险框架》和在基多通过的人居三大会议《新城市议程》。

同样应该强调，2015年全球道路安全状况报告的建议应着重指出我们旨在实现道路安全相关目标和具体目标的集体行动。这需要所有利益攸关方开展更多协作并达成伙伴关系。我们的行动还必须以我们在大会通过的各项决议中商定的共同承诺为指南。

尼泊尔是一个山地国，其国土85%以上是高山或丘陵。在这种艰难的地势环境中建造和养护道路极为困难。这使我们的交通运输不仅危险，而且充满挑战、成本高昂。我国发生自然灾害的高风险进一步加剧了这些问题。结果是，尼泊尔事故频发，伤亡人数也在增多。仅在2016年7月至2017年6月这一期间，就发生了5530起事故，其中201起为严重事故。二十年前，事故总数仅为2390起。这些数字不包括死于国外交通事故的尼泊尔国民。

尼泊尔政府的行动注重尽量减少或消除事故的各种主要风险因素，例如通过各种法律规定来控制超速问题，改善道路交通条件，使驾驶员增强责任意识，避免酒驾或在服用其他物品之后开车，执行各种安全规章，以及采取其他必要措施。通过教育、引导和培训来提高道路安全认识也是一项持续开展的活动。

最后，我愿强调，挑战依然存在。我们必须集体努力，以处理这些挑战。因此，尼泊尔注重有效应对秘书长报告中指出的主要差距和挑战，特别是通过数据更好地做出知情决策，更加注重实现道路安全行动十年的各项目标，调集更多资金、资源和伙伴关系，全方位处理道路安全问题，以及加大道路安全各方面的行动力度。

为确保道路安全，尼泊尔随时准备做出集体努力，以争取取得预期结果。在这方面，我们寻求与道路安全方面的各种利益攸关方进行更大的协作。

**吉龙女士（西班牙）（以西班牙语发言）：**我谨代表西班牙，感谢在这个难忘的时刻，在千年发展目标和《2030年可持续发展议程》的框架内通过关于加强全球道路安全的新决议草案（A/72/L.48），并在具体目标3.6下具体纳入到2020年将道路交通事故发生率降低一半的内容。该决议草案还寻求到2030年提高道路流动性，使道路变得更加安全、更加包容和更可持续，能惠及所有人，使各国获得更大的经济发展，并且改善民众的社会福祉。

自2010年启动“道路安全行动十年”（第64/255号决议）以来，我们应当扪心自问：我们学到了什么，从而使我们能够继续朝着更加安全的道路流动性方向取得进展？请允许我简要提及西班牙的道路安全情况，这方面的重大改进与我们的积极参与和合作、尤其是与联合国和世界卫生组织以及努力改善全球道路安全的其他国际、多边和区域组织和实体的合作密切相关。

在西班牙，我们有4600万居住人口，还有2017年超过8200万人的浮动的旅游人口，经普查的2800万司机，有3300万辆登记车辆。1960年，道路交通死亡人数为1300人，有100万辆登记车辆。西班牙记录在案的道路交通死亡人数最多的一年是1989年，那一年有5940人死于道路交通事故。2004至2014年期间，道路交通事故率累计下降了62.5%。2016年，随着开车居民和游客的交通流动性大大提高，并得到更好的支持，交通流动性大大提高，该数字降至1810人死亡，9755人受伤需入院治疗。然而，我们继续努力以防止下降趋势陷于停滞或者出现上升。目前，西班牙正修正道路安全法和修订国家战略，并制定新的国家自行车战略计划，落实一个车辆互联平台。

今天，随着这项决议草案给全球道路安全带来一个如此重要的时刻，我们愿分享西班牙在加强道路安全方面所汲取的经验教训。

首先，我们要说，加强道路安全是可能的，能够取得预期结果。最有效的途径是在国家、特别是国际两个层面尽可能广泛地齐心协力。把宣传道路安全纳入政治议程的政治承诺至关重要。

各国势必必须有一个专门的国内组织来执行政府的道路安全政策和战略。就西班牙而言，交通总局凭借其他的国家、地区和市镇当局的合作和机构间支持，将其很大一部分实际能力用于处理该问题，以确保该任务取得成效。

公民必须是加强本国道路交通安全进程的一个不可分割的组成部分。为此，必须有一个面向所

有公民、特别是受害者及其家人的协商和参与式机构。此外，必须为决策获取可靠的道路数据、不断更新道路安全规章和着力于易受伤害的使用者。还必须对所有从事道路安全工作的政府机构和官员进行道路安全培训和教育，并在法律上考虑会对减少道路事故数量产生积极影响的技术，做法是推动研究，在政府和公私实体之间达成协议和协定，就倡导加强道路安全的措施开展合作。

最后，我们愿表示，各国分享经验和良好做法至关重要。最终的目标是加强道路安全。作为一个良好做法的例子，我们愿告诉大家，下周我们将庆祝伊比利亚美洲道路安全观测站召开第七次大会。这是区域致力于安全与道路机动性的一个例子。这项重要决议必将大有帮助。

**Bolaji先生（尼日利亚）（以英语发言）：**我谨感谢大会主席召开第八十二次全体会议，审议关于加强全球道路安全的决议草案（A/72/L.48）。

尼日利亚欢迎即将以协商一致的方式通过该决议草案，我们肯定俄罗斯联邦代表团在该进程中发挥的主导作用。我们欢迎世界卫生组织、联合国各区域委员会、联合国道路安全协作机制、各种区域经济委员会以及各国道路安全委员会在制订、执行以及监测道路安全行动十年2011-2020全球计划各个方面所开展的工作。

我国代表团大力欢迎并且支持设立今天启动的联合国道路安全信托基金。我们还愿赞扬秘书长关于该决议草案主题的报告（见A/72/369）。

根据最近的数据，每年有约1,000,350人在道路交通事故中死亡，约5000万人受伤，这使其成为我们这个时代最为紧迫的紧急状况与发展问题之一。每天有500名儿童因道路碰撞事故丧生，道路事故仍是全球各地青年的主要死因。此时此刻，我们想到2020年实现可持续发展目标具体目标3.6，就必须减少道路事故所致的全球伤亡人数。

尽管道路交通与道路安全被认定为一项重要的可持续发展目标，但是，要实现我们的承诺，到

2020年减少道路交通死亡人数，我们仍面临资金不足、恶劣的道路网络、认识不够以及紧急保健服务缺失的重大挑战。尼日利亚已加紧努力处理这些挑战，把全国道路安全委员会的工作纳入各项国策的主流，并且特别侧重于郊区的交通安全，以确保不让任何人掉队。2017年10月，尼日利亚核准了一项道路信托基金，预计将加快修建安全的道路和道路基础设施等重要项目，特别是在受糟糕的道路状况影响的郊区和产业集群地区。2018年，专门为修建这些道路拨款约3700万美元。未来十年，该基金将每年得到约7000万美元的拨款，以此将拯救中低收入国家500万人的生命和约5000万重伤者。尼日利亚不仅支持该信托基金，而且还急切期待成为设想中的财政支助的受益方，这对于偏转我们当前干预努力的势头，实现把死亡人数减少一半的可持续发展目标必不可少。

尼日利亚再次欢迎发起该信托基金，并承诺为其提供支持，将其作为利用额外资金的一种手段，我相信，这将强化尼日利亚联邦道路安全体系并在世界各地带来惠益。

**梅罗先生**（坦桑尼亚联合共和国）（以英语发言）：我国代表团感谢把道路安全问题纳入大全的全球议程，特别是把道路安全方面的具体目标纳入可持续发展目标。我们感谢俄罗斯联邦协调摆在我们面前的决议草案（A/72/L.48）。

伤害是世界上发病和死亡的一个重要原因。道路交通事故在这些伤害中占有重要比例。坦桑尼亚是道路交通事故高发国之一。坦桑尼亚的道路交通伤害是一个重要的公共卫生问题，突出影响成年男性人群，主要原因是摩托车碰撞事故。因此，必须加强医院急救服务之前的预防措施。

坦桑尼亚了解道路事故的主要因素，其中包括驾驶速度快、酒后驾车、不使用摩托车头盔、汽车安全带以及儿童捆束设备。必须通过改进规章和强制执行，在世界各地处理这些因素。但是，对发展

中国家来说，某些道路和汽车的质量也可导致该问题。

我们回顾，各项可持续发展目标和具体目标统筹结合，不可分割，平衡了可持续发展的三个层面，指明了实现道路安全目标的重要性，如具体目标3.6，它旨在到2020年把道路交通事故所致的全球伤亡人数减少一半，还有具体目标11.2，它旨在到2030年为所有人提供安全、可负担得起、便捷以及可持续的交通系统和加强道路安全。这12项具体目标对于实现可持续发展目标的重要性再怎么强调也不为过。

我们必须：制订具有到2020年有时限要求的目标的国家道路安全综合行动计划；到2030年，加入一项或更多的联合国道路安全方面的法律文书；颁行针对专业司机的驾驶时长与休息时间的规章；以及遵守各项国际规章。最重要的是，立法者必须支持和推动这些努力。各利益攸关方和公众协调一致的努力必不可少。在本地区，立法者已组建多个议员网络，以创造和启动良好的战略条件，并且减少撞车。现在，我们感到高兴的是，我们已看到隧道尽头的光明，因为事故数量正在减少。

鉴于道路交通事故减少了劳动力，我国政府采取了多项举措和干预措施，以加强坦桑尼亚的道路安全管理。目标包括加强体制框架和道路安全组织；改进道路安全立法、战略和政策；改进事故数据和数据收集工作，增加获取数据的渠道，包括对事故的深入调查；改进公路货运和客运监管工作；确保从不同渠道筹措经费；促进监测和评估工作；改进道路安全研究；推出提高公众对道路安全规则认识的活动；在小学教授道路安全知识。我们的努力正取得成果。根据坦桑尼亚2017年的交通统计数字，报告显示，与2016年相比，死亡人数减少6.1%，受伤人数下降5.1%。

至关重要的一项是提供入院前急救护理，以确保重伤患者尽快入院。政府认为这是个优先事项，但

是，由于缺乏资金，急救护理设备短缺，这仍是个挑战。

我国代表团还肯定并赞赏世界卫生组织（世卫组织）开展的工作，该组织是联合国系统道路安全问题协调机构。我们感谢世卫组织定期编写并向各国发布《全球道路安全状况报告》。这些报告开阔了我们决策者的视野，有助于我们加强我国的道路安全。我们注意到，道路交通事故是第十大主要死因，也是全球130多万15-29岁死亡者以及2000至5000万次致命伤害的罪魁祸首。这一风险令人关切。

最后，我国代表团全力支持关于加强全球道路安全的决议草案（A/72/L.48），我国将成为该草案的提案国。

**代理主席（以英语发言）：**我现在请红十字会与红新月会国际联合会观察员发言。

**古卡斯延女士（以英语发言）：**主席先生，我感谢你给我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）及其190个国家红十字会和红新月会作本次简短发言。

红十字与红新月联合会是世界上最大的人道主义网络，其任务授权是防止和减轻人类各种形式的苦难。在这方面，它在1998年的《世界灾难报告》中提请人们注意道路交通事故造成的难以言表痛苦和苦难，成为首批这样做的国际组织之一。自那时以来，各国红十字会和红新月会一直在不懈努力，通过急救服务和培训来应对这一人道主义灾难，并与其主管当局合作，制定强有力的循证的道路安全法和政策。

在这项工作中，它们得到了由我们主导的方案“全球道路安全伙伴关系”的支持。该方案力求与政府、私营部门以及民间社会组织建立伙伴关系，以加强道路安全，特别是在需求最大的中低收入国家。“全球道路安全伙伴关系”采用多部门的做法来改善全球道路安全，目前在40多个国家开展工作，涉足的领域是倡导加强道路安全法和政策，

提高执法能力，并支持采取干预措施加强儿童道路安全。

道路安全是个易于遭到忽视的问题。20年前，我们的《世界灾难报告》称之为“无声的人道主义危机”，因为尽管它触动了大会堂在座的我们每一个人，但鲜有人了解这个问题的极其严重性，或者了解这是全球第十大致死原因，每年有134万人死于世界上的道路。在这方面，8年前通过宣布“2011-2020年联合国道路安全行动十年”的决议（第64/255号决议）及其后创设“联合国道路安全协作机制”是大会采取的勇敢而大胆的步骤。

然而，我们正临近“十年”的尾声，必须向自己提出一些困难的问题：我们的现状如何，是否开展了足够的工作以减少交通事故创伤对个人、家庭、社区和国家的灾难性影响。根据世界卫生组织（世卫组织）的全球卫生估计数字，虽然自“十年”开始以来，道路交通事故死亡人数相对于人口增长确实趋于稳定，但是同样属实的是，就绝对数字而言，这一数字继续提高，从2010年的128万增至2015年的134万。

但是，除了这些总体数字以外，还有另外一个问题，即什么人被落在后面。如今年关于改善全球道路安全的决议草案（A/72/L.48）所确认的那样，道路交通事故造成的死伤仍是个社会公平问题，因为对于不同年龄、不同性别以及最弱势者而言，道路交通事故创伤造成的负担不成比例。在这方面，我们提请大会注意，道路交通事故仍是导致15-29岁人员死亡的主因，因而可被视为一种青年病。在年轻人当中，男孩受伤的风险约为女孩的两倍，经济条件不好的儿童面临的风险也高得多。由此给社区带来的负担意味着，尚未取得足够的进展。

仍有很多工作要做。在这方面，我们欢迎会员国决定于2020在瑞典举行第三次全球道路安全问题高级别会议，再次使各国领导人齐聚一堂，继续在最高级别开展工作，加强全体公民的道路安全。实

际上，政治意愿仍然至关重要，必不可少，我们必须审慎有加，不可掉以轻心。

然而，不必等到“十年”结束才采取有意义的行动。有些步骤是各国政府能够而且应该立即采取的，以加强道路安全。我们鼓励各会员国执行世卫组织“拯救生命”一揽子技术计划所载的一整套循证干预措施，并将其纳入本国的道路安全战略。具体而言，我们鼓励有效执行有力、全面的法律，并敦促各国政府积极致力于加强立法，为强有力的执行方案持续提供资源。如果资源的优先和重点使用得当，这种活动可带来立竿见影和经济实惠的好处。

就红十字与红新月联合会而言，它将与各国红十字会和红新月会协会以及“全球道路安全伙伴关系”一道，继续与所有会员国和相关组织开展合作，实现本项决议草案的目标；同时，我们期待为2020年在瑞典举行的道路安全问题部长级会议做出有意义的贡献。

**代理主席**（以英语发言）：我们听取了有关该项目辩论会中最后一位发言者的发言。

大会现在将对题为“加强全球道路安全”的决议草案A/72/L.48做出决定。我现在请秘书处代表发言。

**中野先生**（大会和会议管理部）（以英语发言）：我谨宣布，自决议草案A/72/L.48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、安哥拉、阿根廷、澳大利亚、奥地利、孟加拉国、比利时、巴西、保加利亚、布基纳法索、佛得角、加拿大、乍得、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、厄瓜多尔、埃及、厄立特里亚、爱沙尼亚、芬兰、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、日本、哈萨克斯坦、黎巴嫩、利比里亚、利比亚、卢森堡、马拉维、马耳他、摩纳哥、蒙古、黑山、摩洛哥、缅甸、帕劳、菲律宾、卡塔尔、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、圣马力诺、塞内加尔、塞尔维亚、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班

牙、瑞典、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、乌兹别克斯坦和越南。

**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/72/L.48？

决议草案A/72/L.48获得通过（第72/271号决议）。

**代理主席**（以英语发言）：在请发言者解释立场之前，我谨提醒各代表团，解释立场的发言以十分钟为限，各代表团应在各自席位的发言。

我现在请美利坚合众国代表发言。

**巴格韦尔先生**（美利坚合众国）（以英语发言）：美国今天与其他会员国一道通过了关于全球道路安全的第72/271号决议。然而，美国认为有必要不赞同第5、6、9、17、21、22和24段。我们也坚持认为，虽然第72/271号决议或许出于善意的目标，但我们依然质疑是否需要这项决议，因为与道路安全相关的地方和国家议题极具特殊性。

我们要和过去在其他场合所做的一样，借此机会对有关《2030年可持续发展议程》的若干文字做几点重要澄清。我们强调，《2030年议程》不具有法律约束力，不创造或影响国际法规定的权利或义务，也不提出任何新的财务承诺。

美国承认《2030年议程》是可持续发展的全球框架，有助于各国努力实现全球和平与繁荣。我们称赞《2030年议程》呼吁分担责任，包括国家责任，并强调所有国家要为实现其愿景各司其职。《2030年议程》承认，各国必须努力根据其国家政策 and 优先事项执行该议程。美国认识到，《2030年议程》第18段呼吁各国采用信守国际法为各国规定的权利和义务的方式来执行议程。

我们也着重指出，我们彼此承认《2030年议程》的第58段，即执行工作必须支持而不是妨碍其他进程和机构的独立任务，包括谈判。它不得预先评判其他论坛正在制定的决定和行动或成为其先

例。例如，该议程不承诺为产品或服务提供新的市场准入，也不能解读或更改世界贸易组织（世贸组织）的任何协定或决定，包括《与贸易有关的知识产权协议》。

对于序言部分第20段，美国对这类文件中写入“技术标准”一词表示关切。标准和技术规范在世界贸易组织的语境下有具体含义，世贸组织对于这些词已有相关承诺。美国认为，在案文中使用“技术标准”一词且不作进一步解释可能导致混淆，包括所指的标准为何以及这类标准是否符合世贸组织规则下各成员采纳的定义和承诺。

此外，在第3段，我们要对有关共同批准以及鼓励通过并使用指标的相关文字提一点关切。我们不希望这些用词暗示世界卫生组织（世卫组织）的目标和指标已被其所有成员国批准，我们也不鼓励通过这些目标和指标。今年讨论指标问题的会议并未达成最终的一致意见，也没有继续在公开论坛中开展这一讨论的具体计划。

美国不赞同协定的第5和6段。美国反对具体指名或称赞某些协定，许多指名的协定都按照一个区域性联合国分组织的标准编制，在某些情况下，仅有少数联合国会员国是该组织缔约方，且缔约方有时候借此追求并不总是符合世贸组织义务的贸易政策目标。尤其是，美国对利用该声明鼓励各会员国加入这些协定表示强烈关切。

美国不赞同第9、17、21、22和24段。美国反对具体提及联合国标准，因为这会让人以为某种联合国批准的标准类型更受偏爱，而实际上这些标准是由某个区域机构编制的，并不符合世贸组织对国际标准的定义。这些段落和本决议的目标是提倡道路安全，没有必要为此目标具体提到某类标准。为了实现这项声明的宗旨和目的，以中立态度提倡通过面向所有新车的车辆安全法规应该已经足够。

最后，美国坚持认为，在考虑通过标准和法规时，最好由各国政府权衡安全和其他因素，我们不支持提到或企图创造一套联合国标准。

**代理主席**（以英语发言）：我们已经听取了唯一一位解释立场的代表发言。

我是否可以认为大会愿意结束对议程项目12的审议？

就这样决定。

**议程项目7（续）：**

**安排工作、通过议程和分配项目**

**代理主席**（以英语发言）：为使大会能够就决议草案A/72/L.43采取行动，有必要重新审议该议程项目。

我是否可以认为大会愿意重新议程项目11？

就这样决定。

**议程项目11（续）：**

**体育促进发展与和平：通过体育和奥林匹克理想建立一个和平的更美好的世界**

**决议草案(A/72/L.43)**

**代理主席**（以英语发言）：我现在请土库曼斯坦代表发言介绍决议草案A/72/L.43。

**阿塔耶娃夫人**（土库曼斯坦）：我谨代表土库曼斯坦代表团感谢所有代表团开展了建设性和富有成果的协商，随后拟定了关于世界自行车日的决议草案A/72/L.43。

《可持续发展目标》中规定的全球目标，寻求实现所有人的的人权。骑自行车已在世界范围落实这些目标，这是对骑自行车进行更多投资的好理由。使交通更可持续，对于人类和地球至关重要。

自行车在世界各地人员流动方面发挥着重大作用。鉴于自行车使用方便、有益健康和购买花钱不多，它们能够为更多城市居民提供交通便利，有助于在全世界减少能源使用和二氧化碳排放。据估计，每天有10亿人骑自行车，将此用作交通、娱乐和体育运动的工具。

众所周知，自行车是一种已为人类服务了两个世纪的交通工具，而且还用于体育。在这方面，我谨指出，交通和体育是土库曼斯坦政策的主要方向之一。注意到体育作为确保可持续发展的重要因素的重要性，我国重申坚定致力于加强国际体育合作，旨在执行发展与和平原则，增强人民权能，并处理卫生、教育、社会融合等问题。

在这方面，土库曼斯坦作为体育促进发展与和平之友小组成员和最先推动处理交通问题的国家之一，决定在这项决议草案中以自行车的形式将交通和体育结合起来。

在土库曼斯坦提倡骑自行车的最近例子是4月7日在阿什哈巴德举行的骑自行车比赛活动。那一天，土库曼斯坦各地同国际社会一道，庆祝了世界卫生日。那一天安排举行了大规模自行车赛，以及围绕健康生活方式的理念吸引成千上万民众共同参与的诸多其他全国性体育活动。

设立世界自行车日的首要宗旨是一年一度庆祝已经使用了两个世纪的自行车。次要目标之一是使全球自行车爱好者在联合国领导下，本着共同目标，齐心协力，展示骑自行车作为交通、污染、气候变化、贫困、卫生和教育等方面全球问题解决办法所具有的作用。设立得到联合国核可的世界自行车日，将有助于把民间和公民发起和主导的各种倡议汇聚为全球举措。

联合国庆祝许多值得注意的纪念日，所有这些纪念日都彰显有意义的努力和成就。自行车作为人类的忠实工具，也理应有一个纪念日。

我们向那些联署这项决议草案的代表团表示感谢，并期待以协商一致方式通过审议中的决议草案。

**代理主席**（以英语发言）：大会现在就题为“世界自行车日”的决议草案A/72/L.43作出决定。该决议草案的电子联署已经截止。

我请秘书处代表发言。

**中野先生**（大会和会议管理部）（以英语发言）：我谨宣布，自决议草案A/72/L.43提交以来，除其中所列各代表团外，下列各国也已成为该决议草案的提案国：阿富汗、安哥拉、阿根廷、澳大利亚、阿塞拜疆、巴林、孟加拉国、不丹、布基纳法索、加拿大、乍得、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、埃及、爱沙尼亚、洪都拉斯、冰岛、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、爱尔兰、约旦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、黎巴嫩、利比里亚、利比亚、列支敦士登、马尔代夫、摩纳哥、摩洛哥、缅甸、荷兰、巴基斯坦、帕劳、秘鲁、卡塔尔、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、塞尔维亚、新加坡、斯里兰卡、苏丹、泰国、前南斯拉夫的马其顿共和国、突尼斯、乌兹别克斯坦和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

**代理主席**（以英语发言）：我是否可以认为大会决定通过决议草案A/72/L.43？

决议草案A/72/L.43获得通过（第72/272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11的审议？

就这样决定。

#### 议程项目14（续）

#### 联合国经济、社会及有关领域主要大型会议和首脑会议成果的统筹协调执行及后续行动

##### 决定草案（A/72/L.47）

**代理主席**（以英语发言）：大会现在就题为“第二次联合国南南合作高级别会议的主题和分主题”的决定草案A/72/L.47作出决定。

我是否可以认为大会决定通过决定草案A/72/L.47？

决定草案A/72/L.47获得通过（第72/554号决定）。

**代理主席**（以英语发言）：在请希望作解释立场发言的代表发言之前，我谨提醒各代表团，解释立场以十分钟为限，各代表团应在各自席位上发言。

**阿什马维先生**（埃及）（以英语发言）：我谨代表77国集团和中国发言。

主席先生，首先请允许我代表本集团对你召开本次会议表示赞赏，并祝贺我们大家通过决定，定于2019年3月20日至22日在阿根廷举行第二次联合国南南合作高级别会议的主题和分主题。

在这方面，我们欢迎根据秘书长的建议提出的会议总主题“南南合作的作用与执行《2030年可持续发展议程》：挑战与机遇”。南南合作是南方各国和各国人民之间团结的表现，有助于他们的国家福祉以及国家和集体自力更生，并有助于实现国际商定的发展目标。

此外，根据联合国南南合作高级别会议出台的内罗毕成果文件，南南合作及其议程必须由南方国家制定，应该继续以尊重国家主权、国家主导和独立、平等、无条件、不干涉国内事务以及互利等作为指导原则。南南合作为加强国际合作以实现可持续发展目标提供了机会。然而，我要明确重申，南南合作不能替代南北合作，而应该作为补充。

77国集团和中国也要借此机会重申，各会员国通过第72/237号决议请联合检查组在大会第七十二届会议结束前提交一份进展报告，跟进其向联合国发展系统提出的关于采取措施进一步加强联合国南南合作办公室的建议。

最后，我要感谢乌干达常驻代表担任南南合作高级别委员会主席所发挥的领导作用，我也一并感谢主席团其他成员。我还要称赞阿根廷继续承诺加强南南合作。四十年前，阿根廷主办了首届联合国发展中国家间技术合作会议。明年，阿根廷将举办第二届联合国南南合作高级别会议。我们对这场即将召开的会议有很高期待，期望它能基于《布宜诺

斯艾利斯行动计划》和首届南南合作高级别会议的内罗毕成果文件加强南南合作。

**巴格韦尔先生**（美利坚合众国）（以英语发言）：美国强烈支持南南合作和三方合作。虽然我们加入了关于2019年布宜诺斯艾利斯南南合作高级别会议主题和分主题的共识，但我们要借此机会再次呼吁，今后工作应当透明并应开展咨商进程。我们期待就成果文件草案开展公开而透明的谈判，以该文件取代第二委员会同步编制的一份决议草案。为此，我们希望为会前的所有谈判和咨商制定详细时间表，我们了解到这项工作仍在进行。

最后，尽管我们注意到秘书长的背景文件，但我们强烈反对用多边平台提升旨在促进个别国家经济和政治政策或议程的双边倡议或方案。会员国尽其所能避免国内有关方面或政策与多边文书冲突是一回事。会员国试图利用联合国论坛美化现任领导的政治想法、为重商经济倡议提供合法的掩饰又是另一回事，而且完全不恰当。南南合作的宗旨应该是达成促进可持续发展的真正伙伴关系，而不是某个国家以新殖民主义的剥削方式将过剩产能不对称地输出至另一国。

**代理主席**（以英语发言）：我们已经听取了最后一位解释立场的代表的发言。

我们现在将听取第72/554号决定通过后的发言。

我请欧洲联盟观察员发言。

**佩普夫人**（欧洲联盟）（以英语发言）：我很荣幸代表欧洲联盟及其成员国发言。

我们欢迎秘书长关于2019年3月布宜诺斯艾利斯举办的第二届南南合作高级别会议筹备进程的背景说明，还欢迎今天通过的第72/554号决定。我们期待就高级别会议的成果文件草案开展及时、开放、包容而透明的谈判进程，最迟不应晚于11月开始。在此背景下，我们也建议用一份提到会议成果文件

草案和筹备情况的决定草案取代第二委员会2018年关于南南合作的年度决议草案。

**代理主席**（以英语发言）：大会就此结束现阶段对议程项目14的审议。

**议程项目7（续）：**

**安排工作、通过议程和分配项目**

**代理主席**（以英语发言）：各位成员记得，在2017年9月15日第七十二届全体会议上，大会决定将议程项目19分配给第二委员会。为使大会能够就这份文件迅速采取行动，我是否可以认为大会希望在全体会议上直接审议议程项目19，并立即着手审议？

就这样决定。

**议程项目19（续）**

**可持续发展**

**决议草案(A/72/L.42)**

**代理主席**（以英语发言）：我现在请土库曼斯坦代表发言介绍决议草案A/72/L.42。

**阿塔耶娃夫人**（土库曼斯坦）：我很荣幸介绍题为“联合国同拯救咸海国际基金会之间的合作”的决议草案A/72/L.42。我们很高兴地强调，这份决议草案得到了广泛的区域间支持。在就这份决议草案案文开展谈判期间，我们尽了最大努力维持建设性氛围和达成共识。

今天，“咸海”这个称谓使人联想到中亚地区的生态灾难。咸海曾是世界第四大湖，随后开始收缩。过去那里曾有港口和鱼类加工厂，湖上渔船穿梭。但1960年代以来，因为补充咸海水源的几条主要河流缺水，它的水位和水量急剧下降。过去50至55年，咸海水量下降为不足过去的十五分之一。它的水位下降了29米，表面形成了550万公顷盐砂地。这已对当地生态、动植物和人们的生活造成负面影响。

如今，咸海灾难危险的影响已是全球瞩目。根据一些国际专家的说法，来自咸海地区的有毒盐类已在多个地方出现，例如南极附近海域、格陵兰的冰川、挪威的森林和世界许多其他地方。现在，不幸的是，让咸海恢复如初显然已经不可能了。我们这个时代最重要的任务是减少咸海危机对咸河流域的环境和生活在那里的数百万人的生存产生的破坏性影响。

1993年，中亚国家元首建立了拯救咸海国际基金会，目的是克服咸海流域的生态危机，改善社会和经济状况，这场危机被国际社会承认为二十世纪最大的灾难之一。通过决议草案A / 72 / L.42，提案国希望提请联合国会员国注意，如果没有国际金融机构和发达国家的支持和援助，没有联合国的牵头作用，这个问题不可能得到解决。该决议草案考虑到咸河流域悲剧造成的人道主义、环境和社会经济不利影响远远超出该区域并成为全球关注的问题。在这方面，决议草案重申为解决经济、社会或人道主义性质的国际问题开展国际合作，是联合国的宗旨之一。我们相信，这项决议草案将为加强联合国与拯救咸海国际基金会之间的合作提供更多的机会。

最后，我们希望这项重要的决议草案将以协商一致方式通过。我们呼吁所有国家加入提案国行列，支持决议草案A / 72 / L.42，这将进一步推动我们的共同努力。我还想借此机会感谢已经成为草案共同提案国的国家。

**代理主席**（以英语发言）：大会现在将对题为“联合国同拯救咸海国际基金会之间的合作”的决议草案A / 72 / L.42作出决定。决议草案现在停止电子提案。

我请秘书处代表发言。

**中野先生**（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A / 72 / L.42所列代表团外，以下国家也已成为决议草案提案国：奥地利、阿塞拜疆、中国、厄瓜

多尔、加蓬、格鲁吉亚、拉脱维亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、南非和土耳其。

**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 / 72 / L.42？决议草案A / 72 / L.42获得通过（第72/273号决议）。

**代理主席**（以英语发言）：在请发言者解释立场之前，我想提醒各代表团，解释投票的发言以10分钟为限，各代表团应在各自席位上发言。

**莫尔多伊赛娃夫人**（吉尔吉斯斯坦）（以俄语发言）：2016年，吉尔吉斯斯坦共和国通过了一项决定，暂停参加拯救咸海国际基金会及其有关机构，因为它们效率低下，还因为很快就会对它们进行修订和改革。然而，该地区专家之间进行的谈判没有任何进展，因此决定，基金会改革应通过全体成员之间的谈判进行，并包括来自所有成员国的专家，包括那些曾管理基金会的专家。包括吉尔吉斯共和国在内的所有中亚国家都参加了谈判。我们希望，中亚国家将很快就如何改革基金会达成协议，以提高其效力，同时要考虑到所有中亚国家的各种利益和严重关切。

**Salarzai先生**（阿富汗）（以英语发言）：首先，我要感谢土库曼斯坦常驻代表团在提交第72/273号决议草案方面发挥的牵头作用，并努力争取协商一致通过。我们支持关于加强联合国同拯救咸海国际基金会之间的合作的决议，并谨强调以下几点。

首先，阿富汗高度重视促进和加强各种形式的区域合作。在这方面，我们将共同的水资源视为提供建设性参与和合作平台的要素。在利用共同水资源方面，阿富汗信奉全面和可持续管理的原则。最后，作为国际拯救咸海基金会的观察员国，阿富汗向大会保证继续参与并在促进国际合作以应对咸海面临的挑战方面发挥积极作用。

**代理主席**（以英语发言）：我们听取了最后一位解释立场的代表的发言。

大会就此结束本阶段对议程项目19的审议。

#### 议程项目117（续）

##### 千年首脑会议成果的后续行动

##### 决议草案（A / 72 / L.46）

**代理主席**（以英语发言）：大会现在将对题为“第三次预防和控制非传染性疾病问题大会高级别会议的规模、方式、形式和安排”的决议草案A / 72 / L.46作出决定。

我是否可以认为大会希望通过决议草案A / 72 / L.46？

决议草案A / 72 / L.46获得通过（第72/274号决议）。

**代理主席**（以英语发言）：在请发言者解释立场之前，我想提醒各代表团，解释投票的发言以10分钟为限，各代表团应在各自席位上发言。

**巴格韦尔先生**（美利坚合众国）（以英语发言）：美国支持通过关于预防和控制非传染性疾病的模式决议（第72/274号决议）。我们赞赏决议协调者意大利和乌拉圭所做的所有工作。我们还感谢乌拉圭召集和领导了由芬兰和俄罗斯担任主席的世界卫生组织全球非传染性疾病问题会议，感谢为编写结果文件所作的努力，我们认为这份文件是当时对非传染性疾病讨论情况的概述。

仍然需要作为全球紧急事项来解决非传染性疾病问题，这种疾病是全球过早死亡的主要原因，并且造成全球疾病负担的60%。为支持国家和国际行动以减少非传染性疾病造成的总死亡率，支持一系列降低风险的行动和控制措施，尚有大量工作要做。

我们期待在高级别会议上分享美国防治非传染性疾病的经验，并为推动非传染性疾病议程做出贡献。会议提供了一个重要契机，可以盘点进展和挑战，鼓励各部门和各利益攸关方开展合作，并加紧努力防治非传染性疾病。

高级别会议的主题，“在《2030年可持续发展议程》的框架内强化多利益攸关方和多部门预防和控制非传染性疾病的工作力度”，恰如其分地强调了各学科和各利益攸关方开展合作的关键必要性，以期为实现下述目标取得重要而持久的进展：到2030年通过防治并举，使非传染性疾病导致的早亡减少三分之一，并增进身心健康。

所有部门都在为防治非传染性疾病做大量的积极工作，高级别会议提供了一个平台，用来推广那些最有效地帮助会员国实现我们《2030年议程》的举措。美国欢迎有此机会分享我们防治非传染性疾病的经验，并期待我们能够调动学术界、民间社会和私营部门的资源，寻求切实可行的真正解决方案，挽救非传染性疾病患者的生命。

我们期待互动听证会做出贡献，使所有利益攸关方都有机会提供创新性方法，以期在预防和控制非传染性疾病方面取得进展。美国愿意就决议提及的秘书长关于预防和控制非传染性疾病的进展报告（A/72/662）及世界卫生组织（世卫组织）总干事的报告，谈谈下述观点和关切。

我们知道对世卫组织报告有所修订，并期待修订版的重新印发。我们还期待重新印发秘书长的报告。我们希望世卫组织和秘书处确认在不久的将来提供最新报告，并以修订后的最新报告作为进一步开展高级别会议筹备工作的基础。

美国就蒙得维的亚路线图阐述了自己的立场，在我们继续筹划高级别会议之时，该路线图仍有实际意义。我们想要强调的是，鉴于非传染性疾病的复杂风险、因素和起因，我们不能主要依靠处理烟草的经验处理非传染性疾病战略——烟草这种令人成瘾的产品，不能与加工食品和饮料相提并论。非传染性疾病战略必须是全面、具有成本效益、循证和多部门性的。所采取的建议和措施必须立足于科学，并以有效改善公共卫生成果为证，而不只是有效转变购买习惯，却没有相应改善公共卫生。

最后，我们还期待共同协调人对今后的工作采取协商一致的方法，并通过一份简明扼要的成果文件，再次就非传染性疾病作出政治承诺，以及制定方针，通过加强伙伴合作解决非传染性疾病带来的挑战。

**代理主席（以英语发言）：**我们听取了最后一名发言者解释投票的发言。

现在我们将听取第72/274号决议通过后的发言。

我请乌拉圭代表发言。

**罗塞利·弗列里先生（乌拉圭）（以英语发言）：**我谨代表意大利常驻代表卡尔迪先生和我本人，感谢大会主席委任我们担任共同主席，感谢各国代表团对题为“第三次预防和控制非传染性疾病问题大会高级别会议的规模、方式、形式和安排”的第72/274号决议谈判工作的建设性参与和所作的承诺。

我们祝贺今天就决议的通过达成共识，并期待在接下来几个月里携手合作，筹备2018年对预防和控制非接触性传染病进展情况的全面审查，这是一个对全世界极具实质意义的问题。

请会员国放心，我们承诺保证大会将要通过的成果文件草案的协商过程具有包容性、透明度并且是由成员国推动。我仍将与卡尔迪大使一道，按照成员国的要求，致力于实现我们的议程设定的大胆目标。

**代理主席（以英语发言）：**我要衷心感谢非正式协商共同协调人，意大利的塞巴斯蒂亚诺·卡尔迪大使和乌拉圭的罗塞利·弗列里大使，他们在就第72/274号决议举行讨论和复杂谈判的过程中，表现出非凡的能力与耐心。我还要感谢各位成员为达成决议所做出的宝贵贡献。

大会就此结束现阶段对议程项目117的审议。

**议程项目123（续）**

## 加强联合国系统

### 决议草案 (A/72/L.45)

**代理主席** (以英文发言): 我现在请洪都拉斯代表发言, 介绍决议草案A/72/L.45。

**弗洛雷斯女士** (洪都拉斯) (以英语发言): 我荣幸地在大会第七十二届会议议程项目123下, 介绍题为“常驻联合国代表国际协会”的决议草案A/72/L.45。我们感谢白俄罗斯代表团在起草和协商过程中发挥的领导作用, 并感谢全体共同提案国及会员国的建设性参与和支持。

1948年5月, 大会通过了关于设立常驻代表团的第257 (III)号决议, 认为它们的存在可协助实现《联合国宪章》的宗旨及原则, 使会员国与秘书处联合国各机关届会闭会期间保持必要联系, 还提及常驻代表团的普遍设置和常驻代表的核证问题。

国际协会是由一群志同道合的常驻代表于1988年2月2日以个人身份在总部创立的, 目标是充当一个机构论坛, 使现任、前任和后任常驻联合国代表保持沟通。协会的成立增进了外交使团的杰出作用, 即为实现共同目标而协调各国的行动。

用国际协会主席萨米尔·希哈比的话说,

“那些肩负国家代表职责的人, 也对全社会负有义务。国际协会的成员出类拔萃, 其品格、经验和观点是联合国乃至全社会不可多得的财富。”

秘书长佩雷斯·德奎利亚尔是协会成员和最早的赞助人, 他曾说:

“我本人作为一名前常驻联合国代表, 相信你们决心帮助联合国履行维护和平、促进和保护人权的使命并实现可持续发展。我衷心希望协会获得巨大成功, 不负为创立它而付出的非凡想象力和辛劳。”

三十年来, 常驻代表国际协会通过协会历任主席、执行委员会和广大会员的竭诚努力与通力合

作, 推动了跨文化对话, 加强了本组织和国际社会的工作与声望。

最后, 请允许我表示衷心希望……

最后, 请允许我表示, 我真诚希望这项决议草案将以协商一致方式获得通过。

**代理主席** (以英语发言): 大会现在将就题为“常驻联合国代表国际协会”的决议草案A/72/L.45作出决定。

我请秘书处代表发言。

**中野先生** (大会和会议管理部) (以英语发言): 我谨宣布, 自提交决议草案A/72/L.45以来, 除该文件所列代表团外, 下列国家也已成为其提案国: 孟加拉国、佛得角、古巴、冰岛、印度、哈萨克斯坦、马来西亚、荷兰、巴基斯坦和大不列颠及北爱尔兰联合王国。

**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/72/L.45?

决议草案A/72/L.45获得通过 (第72/275号决议)。

**代理主席** (以英语发言): 我现在请白俄罗斯代表发言, 他希望就刚才通过的这项决议作解释立场的发言。

**达普基乌纳斯先生** (白俄罗斯) (以英语发言): 两个月前, 常驻联合国代表国际协会成立30年了。今天, 通过第72/275号决议, 国际协会终于获得其应有的承认——决议承诺改善其办公场所, 并且提供急需的联合国信息技术专家的信息支持。

做正确的事情永远都不会为时过晚——成立联合国代表国际协会的初衷是良好和正当的。协会不是一个休闲俱乐部。它甚至不是我们传统上理解的大使工会。在我看来, 联合国的繁文缛节造成了隔膜, 协会是打破这种隔膜的工具, 但其作用最被低估。这一隔膜是由一点一滴的冷漠和疏离累积而

成，往往是无意的，或者有违我们的意愿。说话模棱两可和罗哩罗嗦，又强化了这些点滴行为。

联合国代表国际协会通过其持续的存在，表达了一个简单但非常有力的想法。尽管体制的力量很大，但人仍然是最重要的。要想充分实现《联合国宪章》的希望和承诺，不能指望各国首都发往联合国的政策指示都奇迹般地一致。但是，如果联合国的大使们在协会活动的鼓励和支持之下，利用他们的特命全权来保持人际交流，鼓起勇气来相互联系，保持开放，并且想方设法增强信任和更真诚地设身处地为他人着想，或许可以实现这个目标。

联合国代表国际协会不是机器。在任何时候，其领导人和激励者的个人特点都会给其打上烙印。因此今天，我要向协会历任主席表示敬意，他们的无私奉献使协会得以保持运作。

从个人角度而言，我要专门提及我认识和记得的联合国代表国际协会主席：罗马尼亚的米赫内亚·莫措克大使、冰岛的希亚尔马尔·汉内松大使、哈萨克斯坦的贝尔加内姆·艾季莫娃大使、圣马力诺的德尼埃拉·博迪尼大使——他是协会的名誉主席，我们十分荣幸地看到他在大会堂就座——此外还有洪都拉斯的玛丽·伊丽莎白·弗洛雷斯大使，她是协会现任主席，全心全意地为提高协会重要性和可见度出谋划策。他们发自内心的工作激励白俄罗斯为协会提供支持。作为这项决议最初案文的共同起草人之一，我权且把这份大会文件当作礼物献给她。

**代理主席**（以英语发言）：大会就此结束现阶段对议程项目123的审议。

下午1时05分散会。