

第一次道路安全问题全球部长级会议：时不我待

莫斯科，2009年11月19-20日

莫斯科宣言

我们即各国代表团的部长和首脑们以及国际、区域和亚区域政府组织与非政府组织和私立团体的代表，从2009年11月19日至20日汇聚在俄罗斯联邦莫斯科举行第一次道路安全问题全球部长级会议，

认可俄罗斯联邦政府在筹备和主办第一次道路安全问题全球部长级会议方面的领导作用以及阿曼苏丹国政府在带头通过联合国大会相关决议的过程中发挥的领导作用，

意识到，正如2004年世界卫生组织/世界银行《预防道路交通伤世界报告》以及随后的出版物中所描述的，道路交通伤害是世界各地的一大公共卫生问题以及死亡和伤害的一个主要原因，车祸每年造成120多万人死亡和多达5000万人受伤或致残，从而使道路交通事故成为5-29岁儿童和青少年的首要死因，

关注到90%以上的道路交通死亡事件发生在低收入和中等收入国家，这些国家中最脆弱的是行人、骑自行车者、二轮和三轮机动车驾驶者以及不安全公共交通工具的乘客，

认识到，除了道路交通死亡和伤害对受害者及其家人造成的巨大痛苦，低收入和中等收入国家中道路交通伤害每年造成的费用达650亿美元以上，超过发展援助资金的总额并占国民生产总值的1-1.5%，从而影响到各国可持久的发展，

坚信如不采取适当行动，问题将在今后进一步恶化，因为据预测，到2020年道路交通死亡尤其在低收入和中等收入国家中将成为首要死因之一，

强调已了解并可预防道路交通死亡和伤害的原因及其后果，这些原因包括不适当和过分超速，酒后驾驶，不能适当使用安全带、儿童约束装置、头盔及其它安全设备，车辆过分陈旧、保养不当或缺乏安全装置，道路基础设施设计不当或维修不充分，尤其是存在不能保护行人的基础设施，公共交通系统不完善或不安全，缺少交通法规或实施不力，缺乏政治认识以及缺少适当的伤害护理和康复，

认识到一大部分道路交通死亡和伤害发生在与职业活动相关的情况下，实施车队安全措施可对道路安全作出贡献，

意识到许多高收入国家在过去30年间通过持久致力于有针对性的、以依据为基础的伤害预防规划已大量减少道路交通死亡和伤害，如作出进一步努力，实现无死亡道路交通网络的可能性越来越大，因此高收入国家应当继续确立和

达到减少道路伤亡的雄心勃勃的目标并支持预防道路伤害方面良好做法的全球交流，

承认一些低收入和中等收入国家为实施最佳做法、制定雄心勃勃的目标和监测道路交通死亡所作的努力，

认可联合国系统倡导对道路安全作出更大政治承诺、加强道路安全活动、促进最佳做法并在联合国系统内协调道路安全问题的的工作，尤其是联合国各区域委员会的长期工作以及世界卫生组织的领导作用，

还认可作为协商机制的联合国道路安全协作机构的进展，该机构的成员致力于道路安全，他们的活动包括为政府和民间社会提供关于良好做法的指导以支持应对道路安全重大风险因素的行动，

认可其它利益攸关者的工作，包括政府间机构，区域金融机构，非政府组织和民间社会组织，以及其它私立团体，

认可世界银行建立的全球道路安全基金的作用，作为在全球、区域和国家级支持道路安全方面的能力建设和提供技术支持的第一个供资机制，

认可全球道路安全委员会题为《道路安全：可持续发展的一项新重点》的报告，其中把道路安全与可持续发展联系起来并呼吁增加资源以及重新致力于道路基础设施安全性评估，

认可国际交通论坛和经济合作与发展组织题为《归零：雄心勃勃的道路安全目标和安全系统措施》的报告结论及其建议，即所有国家，无论其道路安全绩效水平如何，都应采用安全系统措施以实现雄心勃勃的目标，

认可世界卫生组织/联合国儿童基金会《世界预防儿童伤害报告》的调查结果，其中确认道路交通伤害为儿童所有意外伤害的首要原因，并介绍了使儿童面临更高风险的身体和发育方面的特征，

认识到只有通过多部门合作以及公立和私立部门中一切有关方面之间的伙伴关系并有民间社会的参与，才能实行针对全球道路安全危机的解决办法，

认识到道路安全是一个涉及方方面面的问题，可显著有助于实现千年发展目标，而且预防道路交通伤害方面的能力建设应当充分纳入国家为交通、环境和健康制定的发展战略，并通过更好地保持一致、有效与和谐的援助工作得到多边和双边机构的支持，

意识到全球成果是国家和地方措施的结果，改善全球道路安全的有效行动需要强有力的政治意愿、国家和亚国家、区域和全球等所有层面的承诺和资源，

欢迎世界卫生组织《道路安全全球现状报告》——全球级第一次按国家进行的评估，其中确认了差距并确定了衡量今后进展的基线，

还欢迎联合国各区域委员会所实施项目的结果，项目的目的是协助低收入和中等收入国家制定本国减少道路交通伤亡的目标以及区域目标，

决心扩大现有成绩并吸取以往的经验，

兹决定：

1. 鼓励实施《预防道路交通伤世界报告》的建议；
2. 加强政府在道路安全方面的领导和指导作用，包括在国家或亚国家级指定或加强领导机构和相关协调机制；
3. 制定雄心勃勃但可行的国家减少道路交通伤亡的目标，这些目标与计划的投资和政策行动明确相关，并筹集必要的资源，促进有效和可持续的实施以便在安全系统措施的框架内达到目标；
4. 作出特别努力，制定和实施政策及基础设施解决方案以保护所有道路使用者，尤其是最脆弱人群，例如行人、骑自行车和摩托车者、不安全公共交通工具使用者以及儿童、老年人和残疾人；
5. 开始实行更安全和更持久的交通方式，包括通过土地使用计划行动以及通过鼓励替代交通方式；
6. 通过实施联合国相关决议和文书以及联合国道路安全协作机构发布的系列手册，促进道路安全法规和良好做法的和谐一致；
7. 加强或维持对现有法规的执法和认识，并在需要的地方使用适当的国际标准改进法规以及车辆和驾驶员注册系统；
8. 鼓励各组织通过采用车队管理方面的最佳做法，为改善与工作相关的道路安全积极地作出贡献；
9. 通过在相关公共管理实体、联合国系统各组织、私立和公立部门以及民间社会之间促进合作，鼓励开展协作行动；
10. 改进国家数据收集和国际层面的可比性，包括通过采用把因道路交通事故立刻造成死亡或在 30 天之内死亡的任何人确定为道路交通死亡的标准定义以及伤害的标准定义，并促进国际合作以发展可靠与和谐的数据系统；
11. 通过实施适当法规、开发人力能力和改进卫生保健的获取，加强提供入院前和住院外伤护理、康复服务和重新融入社会，以便确保及时和有效地向需要者提供服务；

促请联合国大会宣布 2011-2020 年为“道路安全行动十年”，目标是到 2020 年稳定并然后降低预测的全球道路死亡水平；

决定评价第一次道路安全问题全球部长级会议之后五年的进展情况；

促请国际捐助界提供额外的资金，支持全球、区域和国家的道路安全，尤其是在低收入和中等收入国家；

促请联合国大会同意本宣言的内容。

2009年11月20日
于俄罗斯联邦莫斯科