

巴西利亚宣言

第二次全球道路安全高级别会议：收获成果之时 巴西利亚，2015年11月18-19日

PP1. 我们，部长和代表团团长们于2015年11月18和19日齐聚在巴西的巴西利亚，与来自国际组织、区域和次区域组织、非政府组织、学术机构以及私营部门，包括慈善机构和企业捐助方的代表们一道举行第二次全球道路安全高级别会议；

PP2. 确认巴西联邦共和国政府在筹备和主办第二次全球道路安全高级别会议过程中的领导作用，以及俄罗斯联邦政府和阿曼苏丹国政府在通过联合国大会相关决议进程中的引领作用；

PP3. 关注，根据世界卫生组织（世卫组织）《2015年全球道路安全现状报告》，道路交通仍然是一个重大的发展问题、公共卫生问题和世界各地死亡及伤害的首要原因，交通事故每年导致125万多人死亡，多达5000万人受伤，并且这些伤亡中90%发生在发展中国家¹；

PP4. 强调公共卫生在减少道路交通死亡和伤害以及在改善健康结果方面的重要作用，同时强调卫生系统可通过全民健康覆盖等方式发挥作用；

PP5. 还关注道路交通事故是世界各地15-29岁儿童和青少年的主要死亡原因，同时注意到三分之二以上道路交通事故受害者为男性²；

PP6. 认识到人类在遭受痛苦，并且全球费用每年约达18.50亿美元³，这些都促使减少道路交通死亡和伤害成为一项紧迫的发展重点，投资于道路安全对于公共卫生和经济具有积极影响；

PP7. 忆及2009年首届全球道路安全问题部长级会议所通过的莫斯科宣言的各项建议；

¹ 世卫组织，《2015年全球道路安全现状报告》。

² 世卫组织，《2015年全球道路安全现状报告》。

³ 国际道路评估规划，道路交通事故导致的全球费用，2013年。

PP8. 深信必须采取适当的多部门国际合作和多部门国家行动方可实现《2011-2020 年道路安全行动十年》的目标，即“稳定并减少世界各地道路交通事故死亡的预测水平”；

PP9. 欢迎在 2030 年可持续发展议程的可持续发展目标 3 中纳入一项具体目标，旨在“到 2020 年使全球道路交通事故死亡和受伤人数减半”，同时确认我们愿意为实现这一具体目标加强国家行动和国际合作；

PP10. 认识到各国有必要实行或改进和加强各种安排，对道路交通事故导致的严重伤害进行监测，从而促进采取行动，争取到 2020 年实现全球道路交通事故死亡和受伤人数减半的具体目标；

PP11. 还欢迎在 2030 年可持续发展议程的可持续发展目标 11 中纳入一项具体目标，旨在到 2030 年“为所有人提供安全、可负担、可及和可持续的交通系统，尤其通过拓展公共交通改善道路安全，并特别关注处于弱势地位的人群、妇女、儿童、残疾人和老人的需求”；

PP12. 注意到绝大多数道路交通死亡和伤害是可以预见和预防的，并注意到行动十年已值中期，尽管包括发展中国家在内的许多国家取得了一定进展和改善，却仍有许多工作要做；

PP13. 认识到只着重将道路使用者视为交通事故的导因是不恰当和不充分的，因为交通事故系由多种原因导致，其中许多与社会决定因素和风险因素相关；

PP14. 欢迎 2012 年联合国可持续发展会议（里约+20）认识到加强道路安全可以促进实现更广泛的国际发展目标，并且交通运输是可持续发展的核心；

PP15. 重申为解决道路安全问题提供基本条件和服务主要是各政府的责任；

PP16. 尽管如此，仍然认识到实现一个无道路交通死亡和重伤的世界是一项共同责任，而且处理道路安全问题需要多方利益攸关者的合作；

PP17. 考虑到被动安全大大推动了预防道路交通伤亡方面的进展，鼓励汽车和安全装备行业进一步努力在全球提高当前的被动安全水平；

PP18. 考虑到道路交通死亡和伤害也是一个社会公平问题，因为穷人和脆弱人群往往也是脆弱的道路使用者（步行者、骑自行车者、两轮和三轮机动车使用者以及不安全公共交通工具的乘客），他们所受影响极其严重并面临各种风险和

交通事故，这些可能导致贫穷状况的循环，并因收入损失而加剧；此外，忆及道路安全政策的目标应当是保证为所有使用者提供保护；

PP19. 认识到道路安全需要处理有关公平享有出行机会的更广泛问题，并且促进可持续的交通运输方式，尤其是促进安全的公共交通和增强步行及骑自行车的安全，是道路安全的关键要素；

PP20. 强调在起草新城市议程时必须适当关注可持续的城市交通问题以及提高目的地、活动、服务和货物的可及性问题，该议程将由定于 2016 年 10 月在厄瓜多尔基多举行的联合国住房与城市可持续发展会议（人居三）通过。

PP21. 重申联合国道路安全方面法律文书的作用和重要性，这些文书包括 1949 年和 1968 年的道路交通公约，1968 年的路标和信号公约，1958 年和 1998 年的车辆技术条例协定，1997 年的车辆定期技术检查协定，和 1957 年的危险货物运输协定等；

PP22. 赞扬已就关键风险因素，包括不使用安全带、儿童约束装置和头盔，酒后驾驶，超速等通过了全面立法的国家，同时提请注意其他一些风险因素，如可能影响安全驾驶的医学状况和药物，疲劳，麻醉品、精神药物和精神活性物质的使用，手机和其他电子及短信设备的使用等；

PP23. 考虑到通过智能风险监控措施支持交通法执行工作极其重要，同时考虑到提高认识运动对预防道路交通事故并尽量减少由此导致的伤害和损害具有重要作用；

PP24. 认识到国家和民间社会通过每年举办世界道路交通事故受害者纪念日以及联合国道路安全周活动对道路安全作出承诺；

PP25. 认识到一些国家在院前、住院、出院后和重返社会各个阶段向道路交通事故受害者普遍提供卫生和综合护理服务，包括加强大规模人员伤亡管理，取得了进展；

PP26. 确认联合国系统的工作，特别是世卫组织作为协调员的领导作用，在联合国各区域委员会，尤其是联合国欧洲经济委员会的密切合作下，制定了《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》，还确认联合国人类住区规划署（人居署）、联合国环境规划署（环境署）、联合国儿童基金会（儿基会）和国际劳工组织（劳工组织）等其他机构的承诺，保证支持这些努力，此外世界银行和区域开发银行也承诺要努力实施道路安全项目和规划，特别是在发展中国家；

PP27. 强调联合国道路安全协作机制作为协商机制的作用，可促进国际道路安全合作；

PP28. 欢迎设立可持续运输问题高级别咨询小组，并注意到任命了联合国秘书长的道路安全特使，这些是促进采取国际行动减少全球道路交通事故死亡和受伤人数的有效工具；

PP29. 请各政府和所有相关利益攸关方与联合国秘书长的可持续运输问题高级别咨询小组合作并对其提出的道路安全相关建议给予适当考虑；

PP30. 考虑到必须加强能力并持续开展国际合作，包括促进南南和三角合作，例如在共享越界公路的国家之间，以便进一步支持努力加强道路安全，特别是在发展中国家，同时，酌情提供财政和技术支持，力求实现行动十年的目标和 2030 年可持续发展议程中的目标；

PP31. 决心从过去的经验中学习并巩固已取得的成绩；

特此重申其对“2011-2020 年道路安全行动十年”的承诺，保证充分及时实施行动十年全球计划，并决定：

为加强道路安全管理以及改进立法和执法工作建议的行动

OP1. 鼓励尚未这样做的国家在国家或次国家级指定和/或加强有资助的领导机构和相关协调机制，同时在该领域加强政府，包括议会机构、民间社会、学术界、私营部门和慈善基金会之间的合作；

OP2. 鼓励民间社会、学术界、私营部门和慈善基金会加强其承诺，加速实施《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》；

OP3. 请尚未这样做的国家根据《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》加倍努力制定和实施国家道路安全计划并通过和执行全面法规，以便实现联合国大会 2010 年 64/255 号决议中商定的目标，即到 2020 年使制定针对关键风险因素，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百分比由 15% 增加到至少 50%；

OP4. 确认可导致分心或违规驾驶的其他风险因素，诸如影响安全驾驶的医学状况和药物，疲劳，麻醉品、精神药物和精神活性物质使用，道路环境，视觉干扰，手机和其他电子及短信设备使用等，并酌情采纳基于证据的有效法规；

OP5. 加强道路治安策略和交通执法措施，目的是减少道路交通事故，办法包括在治安和检查方面促进交通执法机构的整合，以及收集关于道路基础设施和道路交通事故的数据；

OP6. 提高系统性和综合数据收集质量，这些数据涉及道路交通事故的发生（包括各种来源的信息）以及死亡率、发病率和残疾率，其中包括分类数据，目的是解决数据可靠性和报告不足方面的问题，数据收集工作应当由包括交警和卫生机构在内的有关当局根据国际标准和定义进行；

OP7. 请世卫组织进一步规范关于道路交通死亡、伤害和风险因素等的定义、指标和报告做法，以便编制可比信息；[并以该领域的现有最佳做法为基础；

OP8. 鼓励开展研究和分享成果，支持采取基于证据的方法预防道路交通事故、死亡和伤害并减轻其后果；

OP9. 鼓励各国在交通管理和智能交通系统方面引进新技术以减轻道路交通事故风险并最大限度提高反应效率；

OP10. 鼓励尚未这样做的国家考虑加入或批准关于道路安全的联合国法律文书，并参与联合国专门运输论坛的活动；

为促进加强道路安全和使用可持续的交通运输方式建议的行动

OP11. 推进对环境无害、安全、可及和可负担的高质量交通运输方式，特别是公共交通和非机动车交通，此外还要推广多式联运，以此加强道路安全，社会公平，公共卫生，城市规划，包括城市的应变能力和城乡联系，同时在这方面将道路安全和交通视为努力实现可持续发展的一部分；

OP12. 通过、落实和执行政策和措施，积极保护和促进行人安全和骑自行车出行，如人行道和自行车道和/或轨道，适当照明，车速摄像头，道路标志和道路标线等，目的也在于加强道路安全和更广泛的健康结果，特别是预防伤害和非传染性疾病；

OP13. 制定和实施适当的安全速度限制，并辅之以相关安全措施，如道路标志、车速摄像头以及其他限速机制，特别是在学校周边和居民区，以便确保所有道路使用者的安全；

OP14. 鼓励努力确保所有道路使用者的安全并为其提供保护，为此要加强道路基础设施的安全性，特别是在机动车和非机动车交通事故率均很高的高风险道路，根据国家的具体地理情况，使道路的适当规划和安全性评估、设计、建造以及维护相结合；

OP15. 鉴于绝大多数道路死亡和伤害发生在城市地区，鼓励联合国住房与城市可持续发展会议（人居三）在未来的新城市议程中对道路安全以及安全的公共交通和非机动车交通方式的可及性给予适当考虑；

为保护脆弱的道路使用者建议的行动

OP16. 敦促各国根据相关的联合国法律文书，包括《儿童权利公约》和《残疾人权利公约》，促进、调整和实施道路安全政策以保护道路使用者中的脆弱人群，特别是儿童、青少年、老人和残疾人；

OP17. 采取适当措施确保残疾人和其他行动不便的使用者在城市和农村都能平等地享用道路和周边地区的物质环境以及交通工具；

OP18. 在与交通和道路安全，特别是道路和周边地区以及公共交通有关的所有决策和政策实施工作中充分纳入性别观点；

OP19. 鉴于全球，特别是发展中国家摩托车死伤人数极高且在不断增加，鼓励各国制定和实施关于摩托车的全面法规和政策，包括培训、驾照发放、车辆注册、工作条件以及摩托车驾驶者对头盔和个人保护装备的使用；

为开发和促进使用更安全的车辆建议的行动

OP20. 促进采纳政策和措施，以便实施联合国车辆安全条例或相当的国家标准，确保所有新机动车辆符合为保护乘者和其他道路使用者适用的最低条例，具备安全带、气囊和主动安全系统，如作为标准配置安装防抱死制动系统（ABS）和电子稳定控制系统（ESC）；

OP21. 鼓励采取国家行动和国际合作，确保在二手车辆方面解决道路安全、空气质量问题以及个人和公共交通的车辆处置问题；

为提高道路使用者的认识并建设其能力建议的行动

OP22.在雇主和工作人员的参与下，制定公共政策减少工作相关道路交通事故，目的是实施关于工作中安全与健康、道路安全以及适当道路和车辆状况的国际标准，并特别关注职业司机的工作条件问题；

OP23. 提高对道路安全风险因素、保护和预防措施的认识，开展多方利益攸关者宣传行动和社会营销活动，强调道路安全与健康生活方式之间相互关系的重要性；

OP24. 制定和实施基于证据的综合全面教育和培训规划，以终身学习和测试为基础，鼓励所有道路使用者采取负责的行为，旨在创造和平的道路和社会环境，同时提高对风险因素的认识；

为加强碰撞后应对和康复服务建议的行动

OP25. 通过实施适当法规，开展能力建设并更好地及时提供综合卫生保健服务，加强院前护理，包括紧急卫生服务和碰撞后的立即反应，关于创伤护理的住院和门诊指南以及康复服务，同时要求世卫组织支持会员国所做的努力；

OP26. 为交通事故导致的伤员和残疾者尽早提供康复服务并帮助其重返社会，包括重返工作领域，同时向道路交通事故的受害者及其家庭提供全面支持；

为加强合作与协调以实现全球道路安全建议的行动

OP27. 根据《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》和 2030 年可持续发展议程请各政府和道路安全机构继续加强国际合作活动以便分享最佳做法和汲取的经验教训，转让知识，促进获取创新和可持续的技术并建设能力；

OP28. 请所有相关的利益攸关方，特别是捐助界，增加对道路安全的资助，探讨创新性筹资方式以支持全球、区域、国家和地方各级的研究和政策实施工作；

OP29. 鼓励世卫组织与其他联合国机构和联合国各区域委员会合作，通过现有机制，促进一个包括所有利益攸关方的透明、可持续和参与性程序，以便制定国家、区域和全球具体目标，旨在减少道路交通事故和死亡，同时参与推动为可持续发展目标下道路安全相关具体目标界定和使用指标；

OP30.请联合国大会批准本宣言的内容。

= = =