|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | **INF.11** |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по перевозкам опасных грузов**

**100-я сессия** 28 апреля 2016

Женева, 9–13 мая 2016 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Прочие вопросы

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире Записка секретариата

Введение

Секретариат воспроизводит ниже для сведения Рабочей группы текст резолюции A/70/L.44 и Add.1 принятый Генеральной Ассамблеей на её семидесятой сессии.

**Албания, Андорра, Аргентина, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Бразилия, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Вьетнам, Гайана, Германия, Греция, Дания, Израиль, Индия, Исландия, Испания, Италия, Кабо-Верде, Камерун, Канада, Катар, Кипр, Кыргызстан, Ливан, Люксембург, Марокко, Мексика, Монако, Мозамбик, Мьянма, Нидерланды, Никарагуа, Оман, Объединенные Арабские Эмираты, Польша, Португалия, Российская Федерация, Сан-Марино, Сербия, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенные Штаты Америки, Туркменистан, Уругвай, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швеция и Япония: проект резолюции: проект резолюции**

**Повышение безопасности дорожного движения во всем мире**

*Генеральная Ассамблея*,

*Ссылаясь* на свои резолюции 57/309от 22мая 2003года, 58/9от 5ноября 2003года, 58/289от 14апреля 2004года, 60/5от 26октября 2005года, 62/244от 31марта 2008года, 64/255от 2марта 2010года, 66/260от 19апреля 2012года и 68/269от 10апреля 2014года о повышении безопасности дорож-ного движения во всем мире,

*рассмотрев* записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, и содержащие-ся в нем рекомендации[[1]](#footnote-2),

*подтверждая* свою резолюцию70/1«Преобразование нашего мира: По-вестка дня в области устойчивого развития на период до 2030года» от 25сентября 2015года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универ-сальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устой-чивого развития, свое обязательство прилагать неустанные усилия для полного осуществления этой повестки дня к 2030году, признание ею того, что ликви-дация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, яв-ляется важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность обеспечению устойчивого раз-вития во всех его трех компонентах—экономическом, социальном и экологи-ческом—сбалансированным и комплексным образом, развитию успехов, до-стигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Де- кларации тысячелетия, и завершению работы, оставшейся незавершенной в контексте этих целей,

*подтверждая также* свою резолюцию69/313от 27июля 2015года, ка-сающуюся Аддис-Абебской программы действий третьей Международной конференции по финансированию развития, которая является неотъемлемой частью Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030года, подкрепляет и дополняет ее, способствует адаптации предусмотренных в ней задач в отношении средств осуществления к конкретным стратегиям и мерам и в которой вновь подтверждается твердая политическая приверженность реше-нию задачи финансирования устойчивого развития и создания благоприятных условий для этого на всех уровнях в духе глобального партнерства и солидар-ности,

*напоминая*, что цели и задачи в области устойчивого развитияносятком-плексный и неделимый характер и обеспечивают сбалансированность всех трех компонентов устойчивого развития, и признавая важность достижения целей, связанных с безопасностью дорожного движения, таких как цель3.6, заключающаяся в том, чтобы к 2020году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, и цель11.2, заключающаяся в обеспечении того, чтобык 2030году все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчи-выми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорож-ного движения, в частности расширения использования общественного транс-порта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положе-нии, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц,

*отмечая*, что по состоянию на середину Десятилетия действий по обес-печению безопасности дорожного движения (2011–2020годы) в подавляющем большинстве случаев смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предсказать и предотвратить, и что, не-смотря на некоторое улучшение положения во многих странах, в том числе в развивающихся странах, такие смертность и травматизм остаются одной из ос-новных проблем в области здравоохранения и развития, которая имеет широ-кие социальные и экономические последствия, которые, если ими не занимать-ся, могут негативно сказаться на прогрессе в деле достижения Целей в области устойчивого развития,

*признавая*, что фактор человеческих страданий, в сочетании с ежегодны-ми издержками для стран, составляющимиот 3 до5процентов от их валового внутреннего продукта, превращает сокращение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в требующую безотлагатель-ного решенияприоритетную задачу в области развития и что инвестиции в обеспечение безопасности дорожного движения оказывают положительное влияние на здоровье населения и состояние экономики,

*принимая во внимание*, что проблема смертности и травматизма в резуль-тате дорожно-транспортных происшествий представляет собой также вопрос социальной справедливости, поскольку именно представители малоимущих и уязвимых слоев населения чаще всего являются также уязвимыми участниками дорожного движения—это, в частности, пешеходы, велосипедисты, пользова-тели моторизованных двух-и трехколесных транспортных средств и пассажи-ры, пользующиеся небезопасным общественным транспортом,—которые в несоразмерно высокой степени страдают от дорожных аварий и подверженырискам таких аварий, что может привести к формированию порочного круга нищеты, усугубляемой потерей доходов; и напоминая, что цель политики в об-ласти безопасности дорожного движения должна заключаться в обеспечении защиты всех пользователей,

*признавая*, что обеспечение безопасности дорожного движения требует решения более широких вопросов равноправного доступа к средствам пере-движения, и что содействие развитию экологически чистых видов транспорта, в частности безопасного общественного транспорта, и обеспечению безопас-ности пешеходного и велосипедного движения является одним из ключевых элементов безопасности дорожного движения,

*принимая во внимание* важность укрепления институционального потен-циала и продолжения международного сотрудничества, включая сотрудниче-ство по линии Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество, сотрудничество между странами, которые совместно пользуются трансграничными дорогами, и со-трудничество между региональными и международными организациями, в це-лях дальнейшей поддержки усилий по повышению безопасности дорожного движения, особенно в развивающихся странах, и предоставления, в соответ-ствующих случаях, поддержки для достижения целей Десятилетия действий и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030года,

*особо отмечая*, что в то время как каждая страна несет главную ответ-ственность за свое собственное экономическое и социальное развитие и что роль национальной политики и стратегий развития невозможно переоценить в контексте достижения Целей устойчивого развития, международное государ-ственное финансирование играет важную роль в дополнении усилий стран по мобилизации государственных ресурсов на внутреннем рынке, особенно в наиболее бедных и наиболее уязвимых странах с ограниченными внутренними ресурсами,

*выражая свою обеспокоенность* тем, что, несмотря на стабилизацию по-казателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире в период с 2013года, число таких происшествий остается неприем-лемо высоким и они являются одной из основных причин смертности и трав-матизма во всем мире, с учетом того, что в них ежегодно погибают более 1,25миллиона человеки 50миллионов человек получают травмы, причем 90процентовслучаев гибели людей и травматизма приходятся на развивающи-еся страны, а также будучи обеспокоена тем, что дорожно-транспортные про-исшествия являются основной причиной гибели детей и молодых людей в воз-расте 15–29лет во всем мире,

*отмечая* ведущую роль Омана и Российской Федерации в деле привлече-ния внимания международного сообщества к глобальному кризису в области безопасности дорожного движения,

*выражая признательность* правительству Российской Федерации за про-ведение у себя в стране первой Всемирной министерской конференции по без-опасности дорожного движения, которая состоялась в Москве 19–20 ноября 2009 года и завершилась принятием Московской декларации[[2]](#footnote-3), и правительству Бразилии за проведение у себя в стране второй Всемирной конференции высо-кого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Бра-зилиа 18–19 ноября 2015 года и завершилась принятием Бразилианской декла-рации, а также Оману за его роль в подготовке первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, прове-денной 23–29 апреля 2007 года в ходе шестого совещания структуры «Сотруд-ничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», состоявшегося в Маскате 27 и 28 февраля 2007 года,

*выражая признательность* государствам-членам, которые приняли все-объемлющее законодательство, касающееся основных факторов риска, в том числе неиспользования ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управления транспортным средством в нетрезвом состоя-нии и превышения скорости, и привлекая внимание к другим факторам риска, таким, как условия видимости, состояние здоровья и воздействие лекарствен-ных препаратов, негативно отражающихся на безопасности управления транс-портным средством, усталость и применение наркотических средств, психо-тропных препаратов и психоактивных веществ и использование мобильных те-лефонов и других электронных устройств и средств обмена текстовыми сооб-щениями,

*признавая* прогресс, достигнутый некоторыми государствами-членами в обеспечении всеобщего доступа к медицинскому обслуживанию на этапах ока-зания добольничной помощи, стационарного ипостстационарного лечения и реабилитации и реинтеграции для жертв дорожно-транспортных происшествий и членов их семей,

*призывая* государства-члены поощрять многосторонние партнерства в це-лях обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, ока-зания первой помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий и аварий, профессиональнойи общеобразовательной подготовки, особенно в развиваю-щихся и наименее развитых странах,

*признавая* работу системы Организации Объединенных Наций, в частно-сти ведущую рольВсемирной организации здравоохранения в тесном сотруд-ничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в создании, реализации и контроле за осуществлением различных аспектов Гло-бального плана для Десятилетия действий и приверженность Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Детского фонда Организации Объединенных Наций и Международной организации тру-да, наряду с другими подразделениями, делуподдержки этих усилий, а также усилий Всемирного банка и региональных банков развития, направленных на осуществление проектов и программ в области безопасности дорожного дви-жения, в частности в развивающихся странах,

*выражая признательность* Всемирной организации здравоохранения за ее ведущуюроль в предотвращении дорожно-транспортного травматизмаи за ее роль в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей манда-та на выполнение, в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Ор-ганизации Объединенных Наций, функций координатора по вопросам безопас-ности дорожного движения врамках системы Организации Объединенных Наций[[3]](#footnote-4), а также в подготовке и обнародовании Глобального доклада о состоя-нии безопасности дорожного движения, 2015 год,—третьей публикациив се-рии докладов, преследующих цель отслеживания прогресса в течение Десяти-летия действий, в соответствии с просьбой Ассамблеи, содержащейся в ее ре-золюции 62/244от 31 марта 2008 года,—и 180 государствам-членам, приняв-шим участие в обследовании,

*выражая признательность также* региональным комиссиям Организа-ции Объединенных Наций за их работу по активизации деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и содействию укреплению по-литической приверженности делу обеспечения безопасности дорожного дви-жения,и усилия, направленные на постановку целей снижения показателейдо-рожно-транспортного травматизма и смертности на региональном и нацио-нальном уровнях, высоко отмечая в частности деятельность Европейской эко-номической комиссии по разработке глобальных правовых документов в обла-сти безопасности дорожного движения, включая международные конвенции и соглашения, технические стандарты, резолюции и рекомендации по надлежа-щей практике, а также по сопровождению 58 глобальных и региональных пра-вовых документов, которыми устанавливаются общепринятые правовые и тех-нические рамки для развития международных автомобильных, железнодорож-ных, внутренних водных и комбинированных перевозок,

*особо отмечая* роль структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», являю-щейся консультативным механизмом для содействия международному сотруд-ничеству в области безопасности дорожного движения,

*отмечая* работу двух групп экспертов Европейской экономической ко-миссии,а именно по дорожным знакам и сигналам и по дорожной безопасно-сти на железнодорожных переездах,и признаваянепрерывные усилия Всемир-ного форума по согласованию правил в отношении автотранспортных средств, призванные обеспечить модификацию норм в отношении транспортных средств в целях повышения безопасности их эксплуатации,

*с одобрением отмечая* проект Европейской экономической комиссии, осуществляемый в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана, Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна и Экономической комиссией для Африки в рамках Сче-та развития Организации Объединенных Наций и направленный на укрепление национального потенциала управления в области безопасности дорожного движения отдельных стран,

*принимая к сведению* подготовленное региональными комиссиями Орга-низации Объединенных Нацийв сотрудничестве с Международным союзом ав-томобильного транспортаи Международным союзом железных дорог исследо-вание, которое озаглавлено «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт»и в котором дается реальная картина положения в сфе-ре безопасности дорожного движения на пяти континентах, представлены пе-редовые методы и не только определены проблемы безопасности дорожного движения, но и предлагаются их решения,

*принимая к сведению также* Руководство Международной морской орга-низации/Международной организации труда/Европейской экономической ко-миссии по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, которое вступило в силу в 2015году и призвано повыситьбезопасность при погрузке и выгрузке контейнеров и сократить число инцидентов на различных видах транспорта, связанных с ненадлежащей укладкой грузов,

*отмечая* ряд других важных международных усилий в области обеспече-ния безопасности дорожного движения, включая разработку Международным союзом автомобильного транспорта согласованных и международно признан-ных стандартов профессиональной подготовки специалистов автодорожного транспорта, а также разработку Всемирной дорожной ассоциацией обновлен-ного пособия побезопасности дорожного движения, содержащего рекоменда-ции для должностных лиц на различных уровнях в отношении мер, которые могут способствовать повышению безопасности дорожной инфраструктуры,

*приветствуя* учреждение Консультативной группы высокого уровняпо устойчивому транспорту и назначениеСпециального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, при поддержке со стороны секретариата Европейской экономической комиссии, в качестве эффективного инструмента для мобилизации стойкойполитической приверженности обеспе-чению безопасности дорожного движения путем содействия соблюдению пра-вовых документов Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и повышения осведомленности о них, об-мена информацией о передовых видах практики посредством участия в гло-бальных и региональных конференциях и мобилизации средств на цели обес-печения безопасности дорожного движения,

*отмечая* приверженность государств и гражданского обществаобеспече-нию безопасности дорожного движения, о которой свидетельствует их участие в неделях безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в том числе в проведении третьей Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (4–10 мая 2015 года), в ходе ко-торойвнимание было акцентировано на тяжелом положении детей на дорогах мира в интересах выработки мер по более эффективному обеспечению их безопасности, включая, в частности, принятие Декларации детей по вопросам безопасности дорожного движения,

*отмечая также* неизменную приверженность государств-членов и граж-данского общества обеспечению дорожной безопасности, находящую проявле-ние в ежегодном проведении ими в третье воскресенье ноября Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий,

*отмечая далее*, что создание базовых условий и предоставление основ-ных услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств, признавая при этом, тем не менее, что существует общая обязанность продвигаться по пути к миру, свободному от дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьез-ными травмами, и что для решения проблем, связанных с безопасностью до-рожного движения, необходимо многостороннее сотрудничество между госу-дарственным и частным секторами, научными кругами, профессиональными организациями, неправительственными организациями и средствами массовой информации,

1. *предлагает* государствам-членам и международному сообществу ак-тивизировать сотрудничество как на национальном, так и на международном уровне с целью достижения амбициозных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, включенных в Повестку дня в области устойчивого раз-вития на период до 2030 года[[4]](#footnote-5);

2. *одобряет* Бразилианскую декларацию, принятую на второй Гло-бальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Бразилиа 18 и 19 ноября 2015 года;

3. *рекомендует* Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III), принимая во внима-ние, что большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых люди гибнут или получают травмы, происходят в городских районах, уделить надлежащее внимание вопросам безопасности дорожного движения и доступа к безопасным, недорогостоящим, доступным и экологическичистым видамобщественного транспорта и немоторизованным транспортным средствам, уделив при этом особое внимание потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей в будущей Новой программе развития городов;

4. *предлагает* участникам девятой Глобальной конференции по укреп-лению здоровья, которая состоится в Шанхае, Китай,в ноябре 2016 года и пре-следует цель стимулировать правительства и гражданское общество к приня-тию мер в отношении социальных детерминант здоровья, а также провести обмен опытом национальной межсекторальной деятельности и рассмотреть вопрос о роли сектора здравоохранения в деле пропаганды безопасности до-рожного движения и безопасных средств передвижения;

5. *предлагает* государствам-членам, которыееще не сделали этого, разработать и внедрить национальные планы по обеспечению безопасности дорожного движения и рассмотреть вопрос о принятии всеобъемлющего зако-нодательства, в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), в инте-ресах достижения цели увеличения доли стран, в которых действует всеобъем-лющее законодательство в отношении основных факторов риска, включая не-использование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и пре-вышение скорости, с 15 процентов до не менее 50 процентов к 2020 году, как это предусмотрено в резолюции Генеральной Ассамблеи 64/255 от 2марта 2010 года, и рассмотреть вопрос о принятии надлежащих, эффективных и ос-нованных на фактических данных законодательных мер в отношении других факторов риска, связанных с управлениемтранспортными средствами в состо-янии ослабленного внимания или опьянения;

6*. подтверждает* роль и значение правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, таких, как Кон-венция о дорожном движении 1949 года[[5]](#footnote-6), Конвенция о дорожном движении 1968 года[[6]](#footnote-7), Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах[[7]](#footnote-8), соглашения 1958 и 1998 годов о введении технических правил для транспортных средств, соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств и соглашение 1957 года о перевозке опасных грузов, в содействии обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях и выражает признательность тем государствам-членам, которые присоединились к этим международно-правовым документам, касающимся безопасности дорожного движения;

7. *призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, рас-смотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности до-рожного движения, а также, независимо от присоединения, применять, внед-рять и пропагандировать их положения или правила безопасности;

8. *призывает* государства-члены прилагать усилия в целях обеспечения безопасности и защиты для всех участников дорожного движения посредством создания более безопасной дорожной инфраструктуры, особенно на дорогах с наиболее высоким уровнем риска и высокими показателями дорожно-транспортных происшествий с участием как моторизованных, так и немотори-зованных транспортных средств, на основе сочетания надлежащего планиро-вания и оценки степени безопасности, проектирования, строительства и техни-ческого обслуживания дорог с учетом географии страны;

9. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии стратегий и мер в целях осуществления поло-жений Организации Объединенных Наций о безопасности автотранспортных средств или эквивалентных национальных норм для обеспечения того, чтобы все новые автотранспортные средства отвечали минимальным применимым требованиям защиты водителей и пассажиров и других участников дорожного движения, и в стандартном исполнении были оснащены ремнями безопасно-сти, пневмоподушками и активными системами безопасности;

10. *предлагает также* государствам-членам, которые еще не сделали этого, решать проблему безопасности дорожного движения на основе целост-ного подхода, начиная с внедрения или поддержания эффективной системыуправления безопасностью дорожного движения, включая, по мере необходи-мости, межведомственное сотрудничество и разработку национальных планов безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий;

11. *призывает* государства-члены пропагандировать экологически чи-стые, безопасные, доступные и недорогостоящие виды качественного транс-порта, в частности общественный и немоторизованный транспорт, а также безопасную интермодальную интеграцию в качестве средства повышения безопасности дорожного движения, обеспечения социальной справедливости, улучшения состояния здоровья людей, улучшения городского планирования, в том числе повышения жизнестойкости городов и налаживания связей между городскими и сельскими районами, и в этой связи учитывать соображения до-рожной безопасности и возможностей передвижения в рамках усилий по до-стижению устойчивого развития;

12. *призывает также* государства-члены принять, внедрить и обеспе-чивать соблюдение политики и мер по активной защите и повышению безопасности пешеходов и велосипедистов в целях повышения наряду с этим безопасности дорожного движения и достижения более масштабных результа-тов в области здравоохранения, в частности для предотвращения травматизма и профилактики неинфекционных заболеваний;

13. *предлагает* государствам-членам разрабатыватьи проводить соот-ветствующие социальные рекламные кампании в целях повышения осведом-ленности и ежегодно отмечать Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в третье воскресенье ноября;

14. *рекомендует* государствам-членам повысить эффективность доболь-ничной помощи, включая экстренную медицинскуюпомощь и немедленное реагирование на дорожно-транспортные происшествия, усовершенствовать больничные и амбулаторные руководства по оказаниютравматологической по-мощи и работу реабилитационных служб посредством внедрениясоответству-ющих законов, наращивания потенциала и обеспечения более своевременного доступа к комплексной медицинской помощи и просит Всемирную организа-цию здравоохранения оказать государствам-членам поддержку в этих усилиях;

15. *настоятельно призывает* государства-члены вести пропаганду, обеспечивать адаптацию и осуществление политики в области безопасности дорожного движения в интересах защиты уязвимых участников дорожного движения, в частности детей, молодежи, пожилых людей и инвалидов, с уче-том соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций, включая Конвенцию о правах ребенка[[8]](#footnote-9) и Конвенцию о правах инвали-дов[[9]](#footnote-10);

16. *призывает* государства-члены принять надлежащие меры к тому, чтобы людям с инвалидностью и другим пользователям с ограниченными воз-можностями передвижениябыл обеспечен доступ, на равной основе, к физиче-ской среде дорог и прилегающих к ним районов, а также транспорту, как в го-родских, так и в сельских районах, и призывает государства-члены присоеди-ниться к Конвенции о правах инвалидов;

17. *предлагает* государствам-членам обеспечить полномасштабный учет гендерной проблематики во всех процессах выработки и осуществления поли-тики, связанных с вопросами возможностей передвижения и безопасности до-рожного движения, особенно в том, что касаетсядорог иприлегающих к ним районов и общественного транспорта;

18. *призывает* государства-члены разрабатывать и осуществлять все-объемлющие законодательство и политику в отношении мотоциклетного дви-жения, включая вопросы учебной подготовки, выдачи водительских прав, ре-гистрации транспортных средств, условий труда, а также использования мото-циклистами шлемов и средств индивидуальной защиты, в рамках существую-щих международных стандартов, принимая во внимание непропорционально высокие и растущие показатели смертности и травматизма мотоциклов во всем мире, особенно в развивающихся странах;

19. *предлагает* государствам-членам разработать, при участии работо-дателей и работников, государственную политику по сокращению числа свя-занных с работой дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы обеспе-чить соблюдение международных стандартов в отношении безопасности и ги-гиены труда, безопасности дорожного движения и адекватных условий дорож-ного движения и надлежащего состояния транспортных средств, уделяя особое внимание вопросу об условиях труда профессиональных водителей;

20. *предлагает также* государствам-членам обеспечивать скорейшую реабилитацию и социальную реинтеграцию, в том числе в сфере труда, лиц, получивших травмы и ставших инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий, а также всеобъемлющую поддержку жертв до-рожно-транспортных происшествий и членов их семей;

21. *призывает* государства-члены продолжать применять системы ква-лификационной аттестации профессиональных водителей, разработанные на основе международно признанных стандартов, включая учебную подготовку, сертификацию и выдачу водительского удостоверения, соблюдать требования в отношении ограничения продолжительности нахождения водителя за рулем и создания условий труда, позволяющих целенаправленно устранять основные причины дорожно-транспортных происшествий и аварий с участием тяжелых грузовых транспортных средств, признавая, что фактор отвлечения внимания является одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий и аварий;

22. *призывает также* государства-члены оказывать в надлежащем по-рядке поддержку деятельности Специального посланника Генерального секре-таря по обеспечению безопасности дорожного движения;

23. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, а также другие соответствую-щие учреждения Организации Объединенных Наций продолжать деятельность, направленную на содействие реализации целей и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и связанных с безопасно-стью дорожного движения целей, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, при обеспечении общесистем-ной согласованности;

24. *вновь предлагает* правительствам взять на себя ведущую роль в осуществлении мероприятий в рамках Десятилетия действий и достижении связанных с безопасностью дорожного движения целей, включенных в По-вестку дня на период до 2030 года, содействуя при этом межсекторальному со-трудничеству и объединению усилий целого ряда заинтересованных сторон, в том числе научных кругов, частного сектора, профессиональных ассоциаций, гражданского общества, включая национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, неправительственные организации, организации потер-певших, молодежные организации и средства массовой информации;

25. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения продолжать отслеживать, с помощью своих глобальных докладов о состоянии дел, про-гресс на пути к достижению целей Десятилетия действий;

26. *просит* Всемирную организацию здравоохранения, действуя в со-трудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, и далее со-действовать, через посредство существующих механизмов, в частности струк-туры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», выработке при участии всех заинтересо-ванных сторон транспарентной, устойчивой и основанной на широком участии процедуры оказания заинтересованным странам помощив разработке добро-вольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травма-тизма в результате дорожно-транспортных происшествий в контексте процес-са, ведущего к определению и использованию показателей, касающихся свя-занных с безопасностью дорожного движения целей, фигурирующих в Повест-ке дня на период до 2030 года и Глобальном плане для Десятилетия действий;

27. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций содействовать организации в 2017 году мероприятий в рамках четвертой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

28. *предлагает* всем соответствующим заинтересованным сторонам, международным организациям, банкам развития и финансовым учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора уве-личить объем финансирования, в частности за счет существующих фондов, та-ких как Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, и изучать новые и инновационные формы финансирования в поддержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий исвязанных с безопасностью дорожного движения целей, фигурирующих в По-вестке дня на период до 2030 года, особенно в развивающихся странах;

29. *просит* Генерального секретаря рассмотреть возможность создания, за счет добровольных взносов, Целевого фонда по безопасности дорожного движения вподдержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий и соответствующих связанных с обеспечением безопасности дорож-ного движения целей в области устойчивого развития и представить государ-ствам-членам доклад по этому вопросу;

30. *постановляет* включить в предварительную повестку дня своей семьдесят второй сессии пункт, озаглавленный «Повышение безопасности до-рожного движения во всем мире», и в этой связи просит Генерального секрета-ря представить Генеральной Ассамблее на указанной сессии докладо прогрес-се, достигнутом в деле достижения целей Десятилетия действий, и предлагает государствам-членам рассмотреть в ходе этой сессии вопрос о периодичности представления докладов в будущем, принимая во внимание работу по активи-зации деятельности Ассамблеи.

1. A/70/386. [↑](#footnote-ref-2)
2. A/64/540, , приложение. [↑](#footnote-ref-3)
3. См. резолюцию58/289. [↑](#footnote-ref-4)
4. Резолюция 70/1. [↑](#footnote-ref-5)
5. United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671. [↑](#footnote-ref-6)
6. Ibid., vol. 1042, No. 15705. [↑](#footnote-ref-7)
7. Ibid., vol. 1091, No. 16743. [↑](#footnote-ref-8)
8. Ibid., vol. 1577, No. 27531. [↑](#footnote-ref-9)
9. Ibid., vol. 2515, No. 44910. [↑](#footnote-ref-10)