



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
30 September 2011  
Russian  
Original: English

---

**Шестьдесят шестая сессия**  
Пункт 12 повестки дня  
**Глобальный кризис в области безопасности**  
дорожного движения

### **Повышение безопасности дорожного движения во всем мире**

#### **Записка Генерального секретаря**

Настоящим Генеральный секретарь препровождает доклад Всемирной организации здравоохранения о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».



*Резюме*

В настоящем докладе приводится обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи 58/289, 60/5, 62/244 и 64/255 о повышении безопасности дорожного движения. Доклад охватывает двухлетний период (с октября 2009 года по август 2011 года), прошедший после публикации последнего доклада Генерального секретаря (A/64/266). В нем содержится описание проделанной работы и успехов организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности на дорогах, на пути достижения целей Десятилетия действий по обеспечению дорожной безопасности. В нем также приводится описание решаемых в настоящее время задач в этой области, что свидетельствует как о признании существования этой проблемы во всем мире, так и о необходимости ее решения правительствами и другими заинтересованными сторонами, с тем чтобы остановить растущее сегодня число дорожно-транспортных происшествий и нивелировать их последствия для системы общественного здравоохранения и процесса развития. В течение отчетного периода произошло два наиболее значимых события: в ноябре 2009 года Российская Федерация приняла у себя первую Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения и в мае 2011 года началось Десятилетие действий по обеспечению дорожной безопасности. Во многих странах они привлекли к этой проблеме большое внимание на самом высоком политическом уровне, дав толчок к разработке планов и постановке задач по ее решению. В заключительной части доклада содержится ряд рекомендаций в отношении достижения целей Десятилетия действий по безопасности дорожного движения, которые будут представлены на рассмотрение Генеральной Ассамблеи.

## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	4
II. Призыв провести Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения .....	5
III. Провозглашение Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения .....	6
IV. Международно-правовые документы, резолюции и инструменты политики .....	8
V. Техническая поддержка и сотрудничество .....	10
VI. Информационно-разъяснительная работа .....	19
VII. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия .....	22
VIII. Финансовая поддержка .....	23
IX. Выводы и рекомендации .....	25

## I. Введение

1. Ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий во всем мире становятся 1,3 миллиона человек, 90 процентов из которых — в странах с низким и средним уровнем доходов. Еще 20–50 миллионов человек получают серьезные травмы. Дорожно-транспортный травматизм является также основной причиной гибели молодых людей в возрасте от 10 до 24 лет. Значительное число дорожно-транспортных происшествий и травм можно предотвратить путем устранения основных причин, из-за которых они происходят, в частности превышение скорости, неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, вождение в нетрезвом состоянии, игнорирование шлемов водителями двух- и трехколесных моторизованных средств, плохое планирование дорог и их ненадлежащее обслуживание, небезопасная инфраструктура и транспортные средства и плохая работа служб оказания травматологической помощи.

2. В 2004 году в день Всемирного дня здоровья Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк опубликовали «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», в котором говорится о важности мер по предотвращению дорожно-транспортного травматизма, и содержится ряд рекомендаций для стран в отношении путей решения этой проблемы. В период после выхода этого доклада Генеральная Ассамблея приняла четыре резолюции о повышении безопасности дорожного движения (58/289, 60/5, 62/244 и 64/255).

3. В соответствии с мандатом на обеспечение координации, который Генеральная Ассамблея санкционировала в резолюции 58/289, ВОЗ, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, приняла участие в создании программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», по линии которой ежегодно проводятся два совещания по вопросам координации деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляемой ее членами. В период с сентября 2009 года проведено четыре таких совещания. По состоянию на апрель 2011 года, помимо региональных комиссий, участниками программы являются более 50 членов, включая международные учреждения, правительства, фонды и центры, неправительственные организации и организации частного сектора. Широкая поддержка этого сотрудничества проявляется в числе и разнообразии представленных секторов экономики (например, здравоохранение, транспорт, банки развития) и в неизменном интересе других организаций принять в нем участие.

4. Это первый доклад Генерального секретаря о повышении безопасности дорожного движения после того, как в своей резолюции 64/255 Генеральная Ассамблея провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2010–2020 годы). Настоящий доклад охватывает период с октября 2009 года по август 2011 года, и в нем содержится описание проделанной работы и успехов организаций Организации Объединенных Наций, международных организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности на дорогах, частного сектора и гражданского общества за период, прошедший со времени представления Генеральной Ассамблее последнего доклада (A/64/266). В частности, в нем освещаются принимаемые различными странами усилия, направленные на поиск путей устранения основных факторов рис-

ка, являющихся причиной дорожно-транспортных происшествий, в целях снижения уровня смертности и травматизма.

## **II. Призыв провести Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения**

5. 20 ноября 2009 года более 70 министров транспорта, здравоохранения и внутренних дел и других высокопоставленных должностных лиц из 150 стран приняли Московскую декларацию по итогам первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения<sup>1</sup>, проходившей 19 и 20 ноября 2009 года, которая стала знаковым мероприятием в области безопасности дорожного движения и которая была принята правительством Российской Федерации. Помимо обращения к Генеральной Ассамблее с предложением объявить десятилетие 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в этом историческом документе предлагается следующее: продолжить дальнейшее осуществление рекомендаций Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма; уделять особое внимание потребностям пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов; укреплять национальное законодательство и правоприменительную практику в области обеспечения безопасности дорожного движения; согласовать соответствующие правила путем применения на практике международно-правовых документов; поддержать меры, направленные на повышение эффективности работы служб срочной травматологической помощи; и обратиться к международным организациям, занимающимся вопросами развития, с просьбой выделить дополнительные финансовые средства. С обращением к участникам Конференции, в работе которой приняли участие почти 1500 делегатов, включая государственных министров, представителей учреждений Организации Объединенных Наций, официальных представителей организаций гражданского общества, руководителей частных компаний и других специалистов по безопасности дорожного движения, выступил президент Дмитрий Медведев. Участники Конференции заявили о том, что необходимо решать проблему серьезных и нарастающих глобальных последствий дорожно-транспортных происшествий, проанализировали ход осуществления Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, а также обменялись информацией и передовым опытом в области обеспечения безопасности дорожного движения.

6. 2 марта 2010 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 64/255, в которой она провозгласила период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Кроме этого, Ассамблея просила ВОЗ и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и заинтересованными сторонами, разработать план действий по проведению мероприятий в рамках Десятилетия, призвала осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, включая оказание скорой ме-

<sup>1</sup> A/64/540, приложение; см. также [www.who.int/roadsafety/ministerial\\_conference/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html).

дицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и реабилитацию инвалидов, и уделить в своих планах особое внимание потребностям уязвимых и других участников дорожного движения в странах с низким уровнем и средним уровнем дохода; предложила финансовым учреждениям и региональным банкам развития оказать развивающимся странам помощь в деле создания устойчивых систем общественного транспорта; призвала к принятию совместных многосекторальных действий в целях увеличения числа стран, в которых в законодательном порядке регулируются основные факторы риска дорожно-транспортного травматизма; и рекомендовала государствам-членам усилить контроль за соблюдением существующего законодательства и стать договаривающимися сторонами и соблюдать положения правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам дорожной безопасности, а также присоединиться к Конвенции о правах инвалидов.

### **III. Провозглашение Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения**

7. Десятилетие предоставляет государствам-членам и их партнерам исторический шанс заложить основу для принятия мер, которые в конечном счете могут спасти миллионы жизней. Его концепция заключается в том, что передвижение должно быть безопасным для всех участников дорожного движения в мире. В противном случае картина выглядит мрачно: если не будут приняты меры по преодолению нынешнего кризиса, то, согласно прогнозам, к 2020 году число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий превысит 1,9 миллиона человек по сравнению с нынешним годовым показателем, который составляет почти 1,3 миллиона человек. Цель Десятилетия заключается в том, чтобы стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемый уровень смертности.

8. ВОЗ и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в сотрудничестве другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и различными заинтересованными сторонами, разработали — с учетом итогов широкого процесса консультаций, включая индивидуальные обсуждения с участием основных заинтересованных сторон, и комментариев общественности, полученных через Интернет, — Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы<sup>2</sup>. План предусматривает общие рамки для деятельности в разных странах во время проведения Десятилетия. Предлагается пять основных категорий или «блоков» мероприятий: организация дорожного движения и повышение его безопасности, повышение безопасности на дорогах и мобильность населения, повышение безопасности автотранспортных средств; повышение безопасности участников дорожного движения; и повышение эффективности помощи жертвам автомобильных аварий. Для оценки прогресса в каждой из этих областей деятельности в Плане предусмотрены соответствующие показатели. Правительствам, международным учреждениям, организациям гражданского общества, частному сектору и другим заинтересованным сторонам предлагается использо-

<sup>2</sup> См. [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html).

вать План в качестве руководящего документа при проведении ими различных мероприятий в рамках Десятилетия.

9. Эмблема безопасности дорожного движения, разработанная в качестве основного визуального символа Десятилетия, должна воплощать в себе все усилия в контексте Десятилетия. Задача состоит в том, чтобы группы, отмечающие Десятилетие под девизом «Носи, верь, действуй», носили эту эмблему и размещали ее на информационно-пропагандистских материалах мероприятий, посвященных Десятилетию, обсуждали с населением последствия дорожно-транспортных происшествий и возможности их профилактики и предпринимали меры по повышению безопасности на дорогах.

10. 11 мая 2011 года проведение мероприятий в рамках Десятилетия началось более чем в 110 странах мира. Многие из 300 запланированных мероприятий<sup>3</sup> прошли с участием президентов, премьер-министров и других высокопоставленных лиц<sup>4</sup>. Многие национальные мероприятия высокого уровня стали площадкой для разработки конкретных планов действий на Десятилетие либо принятия новых законов, устраняющих определенные факторы риска для безопасности дорожного движения. Так, Бенин, Гватемала, Гондурас, Литва, Мексика, Тонга и Филиппины разработали на основе Глобального плана национальные стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, а Вьетнам, Малайзия и острова Кука проводят работу по разработке соответствующих планов.

11. Засветки эмблемы безопасности дорожного движения были размещены на национальных историко-культурных объектах, в частности в Брисбене, Австралия, Буэнос-Айресе, Коломбо, Куригбе, Бразилия, Женеве, Ханое, Лондоне, Москве, Нью-Йорке, Рио-де-Жанейро, Сиднее, Австралия, Торонто, Канада, и Варшаве. С помощью социальных медиасредств образы этих засветок распространились по всему миру.

12. Во многих странах государственные чиновники, представители частного сектора и научных кругов провели конструктивное обсуждения вопросов, касающихся создания национального ведомства по вопросам безопасности дорожного движения и постановки национальных задач, а также внесли изменения в законы о безопасности дорожного движения, либо приняли меры по усилению правоприменительной практики в контексте Десятилетия.

13. Помимо страновых мероприятий был проведен целый ряд мероприятий регионального уровня, в частности одно мероприятие по случаю провозглашения Десятилетия в регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) приняло у себя правительство Республики Сербия, а другое в регионе Латинской Америки было проведено правительством Мексики во время Иbero-Американского и Карибского конгресса по проблематике безопасности дорожного движения. Среди других глобальных событий, в ходе которых тематике Десятилетия неизменно уделялось внимание, можно отметить мероприятие с

<sup>3</sup> С полным перечнем запланированных мероприятий можно ознакомиться на веб-сайте [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/launch/national/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/national/en/index.html).

<sup>4</sup> В мероприятиях, проводившихся на Кипре, в Мексике, Шри-Ланке и Эфиопии, приняли участие президенты; в Кении — вице-президент, министр транспорта и принц Майкл Кентский; в Великобритании — премьер-министр; в Египте мероприятие проводилось с участием премьер-министра, министерства внутренних дел, посла Европейского союза и главы делегации Египта, других европейских делегатов высокого уровня и учреждений Организации Объединенных Наций.

участием учреждений Организации Объединенных Наций в Комиссии по устойчивому развитию, организаторами которого были Соединенные Штаты Америки и три региональные комиссии (ЕЭК, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)), Международный транспортный форум и компания «Мишлен».

14. Мероприятия по случаю провозглашения Десятилетия весьма широко освещались средствами массовой информации: было опубликовано более 270 статей на английском, французском и испанском языках в онлайн-газетах в 63 странах. Редакционные статьи публиковались в таких изданиях, как «Экономист», «Вашингтон пост», «Ланцет», «Таймс оф Индия» и «Джакарта Пост», соответствующие материалы транслировались по каналам «Си-эн-эн», «Би-би-си» и 18 информационных агентств. Кроме того, эти мероприятия освещались государственными ведомостями, неправительственными организациями, фондами и частными компаниями с помощью более 100 общественных веб-сайтов, не принадлежавших средствам массовой информации. Только на английском языке Десятилетие было посвящено около 1,5 миллиона веб-страниц. Мероприятия Десятилетия активно обсуждались в социальных медиа-средствах, включая «Фасебук», «Твиттер» и сеть «Фликр», для обмена фотографиями. Многие средства массовой информации и официальные государственные каналы наладили обмен сообщениями о Десятилетии, число участников которого достигло более 2 миллионов человек. Слова-метки в сети «Твиттер», посвященные Десятилетие, — #roadsafetydecade — были активированы не менее 1000 раз, их прочитало более 300 000 человек.

15. В целях поддержки мероприятий в рамках Десятилетия и оказания содействия в осуществлении Глобального плана был инициирован целый ряд мероприятий, описание которых содержится в разделах, следующих ниже.

#### **IV. Международно-правовые документы, резолюции и инструменты политики**

16. В период 2009–2011 годов ЕЭК продолжила работу по согласованию международных стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения. По состоянию на август 2011 года участниками конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов являлись 96 и 70 договаривающихся сторон, соответственно, в то время как участниками Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), были 50 договаривающихся сторон. Что касается согласования правил в отношении автотранспортных средств, то участниками Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, принятого в 1958 году, и Соглашения о принятии глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, принятого в 1998 году, были 46 и 32 договаривающиеся стороны, соответственно. Действие



этих соглашений распространялось на большинство стран с развитой автомобильной промышленностью. Между тем, в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров участвуют всего лишь 12 договаривающихся сторон.

17. ЕЭК опубликовала в удобном формате варианты сводных резолюций о дорожном движении, знаках и сигналах<sup>5</sup>. Цель заключалась в том, чтобы подготовить для стран справочные документы, содержащие руководящие указания по вопросам повышения безопасности дорожного движения, и обеспечить рамки для более широкого согласования на добровольной основе правил на международном уровне.

18. После 2010 года Всемирная ассамблея здравоохранения приняла по проблематике безопасности дорожного движения три резолюции. В мае 2010 года Всемирная ассамблея здравоохранения приняла резолюцию 63.13 о Глобальной стратегии сокращения вредного употребления алкоголя. Эта стратегия предусматривает реализацию 10 ключевых альтернативных программ и задач на национальном уровне, включая меры по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии, и четырех приоритетных задач на глобальном уровне<sup>6</sup>. В мае 2011 года была принята резолюция 64/27 о профилактике детского травматизма и резолюция 64/28 о молодежи и рисках для здоровья. Резолюция о профилактике детского травматизма настоятельно призывает государства-члены уделять приоритетное внимание профилактике детского травматизма, выполнить рекомендации Всемирного доклада о профилактике детского травматизма, в том числе касающиеся передовой практики в вопросах обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения, а также разработать и реализовать на практике многосекторальные политику и план действий с указанием реалистичных целей. Резолюция о молодежи и рисках для здоровья подтверждает призыв провести Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, и настоятельно рекомендует государствам-членам, в соответствии со своими национальными законами и правилами, ускорить принятие соответствующих мер, в надлежащих случаях, а также разработать политику и планы в отношении влияющих на состояние здоровья молодежи факторов, в частности по вопросам повышения безопасности дорожного движения.

19. Наглядным свидетельством повышенного внимания к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в других органах Организации Объединенных Наций является резолюция 54/2 о содействии развитию международного сотрудничества в целях профилактики вождения в состоянии наркотического опьянения, в которой государствам-членам предлагается поддержать национальные и международные усилия по сбору данных о вождении в состоянии наркотического опьянения и принять участие в первом симпозиуме, посвященном этой проблематике, в июле 2011 года, а также подчеркивается важность профилактических и принудительных мер, применяемых в комплексе с другими мерами по обеспечению безопасности дорожного движения; и резолюция 1318 Совета Международного союза электросвязи (МСЭ) о роли информационно-коммуникационных технологий в деле повышения безопасности до-

<sup>5</sup> См. <http://live.unece.org/transwelcome/areas-of-work/road-safety-forum/publications.html>.

<sup>6</sup> Информация о стратегии размещена на веб-сайте по адресу: [www.who.int/substance\\_abuse/activities/gsrhua/en/index.html](http://www.who.int/substance_abuse/activities/gsrhua/en/index.html).

рожного движения, предлагающая членам Союза предпринять практические шаги по разработке национальной и внутренней политики и программ с учетом рисков, связанных с использованием информационно-коммуникационных средств, отвлекающих внимание водителя, а также преимуществ технологий, которые можно использовать в целях повышения безопасности дорожного движения во всем мире<sup>7</sup>.

## **V. Техническая поддержка и сотрудничество**

### **A. Блок 1: Организация дорожного движения и повышение его безопасности**

20. Проект под названием «Улучшение положения в области безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных показателей сокращения дорожно-транспортного травматизма», финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, призван оказать правительствам в странах с низким и средним уровнем дохода помощь в формировании региональных и национальных целевых показателей безопасности дорожного движения. В рамках этого проекта, осуществляемого совместно всеми пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, где ЕЭК выступает в качестве координатора, предусматривалась организация региональных совещаний и семинаров (а также ознакомительная поездка экспертов из некоторых стран с низким и средним уровнем дохода в Швецию), оказание консультационных услуг, проведение тематических исследований и подготовка доклада о формировании и ходе достижения целевых показателей безопасности дорожного движения. Итоговые документы этого процесса были представлены Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. В 2010 году после реализации этого проекта был опубликован заключительный доклад<sup>8</sup>.

21. В 2009 году Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка опубликовал рекомендации в отношении проведения обзоров потенциала в области регулирования дорожного движения. Они представляют собой основу для проведения оценки организационных возможностей страны в плане выполнения основных рекомендаций, содержащихся во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Страны могут также использовать их в качестве важного инструмента повышения эффективности и результативности работы национальных ведомств, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, поиска стратегий создания безопасных систем и их осуществления в целях достижения более устойчивых результатов. Глобальный механизм проводит обзоры потенциала в области организации дорожного движения и обследования, посвященные оценке уровня безопасности объектов инфраструктуры, в частности в Индии, Китае и Российской Федерации.

22. В период 2009–2011 годов Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения разработал программу Международной организации дорожной полиции, создав орган управления, Консультативную группу по во-

<sup>7</sup> См. [www.itu.int/en/pages/default.aspx](http://www.itu.int/en/pages/default.aspx).

<sup>8</sup> См. [www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations\\_2009.pdf](http://www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf).

просам правоохранительной деятельности в составе высокопоставленных полицейских из разных стран. Перед Международной организацией дорожной полиции поставлена задача улучшить систему обеспечения безопасности на дорогах в странах с низким и средним уровнем дохода путем предоставления им поддержки по управленческим вопросам и обмена опытом в вопросах проведения полицейских операций по обеспечению безопасности дорожного движения. В настоящее время Организация осуществляет свою деятельность в Аргентине, Грузии, Республике Молдова и Уганде. Правительство Австралии предоставило развивающимся странам свои национальные сборники требований в отношении безопасности дорожного движения бесплатно. Девять сборников, подготовленных Ассоциацией дорожно-транспортных управлений Австралии и Новой Зеландии (Austroads), освещают различные аспекты организации безопасного дорожного движения, включая разработку стратегий обеспечения безопасности дорожного движения, оформление дорожно-транспортного происшествия, проверку состояния безопасности дорог и устранение придорожных опасностей.

23. Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения расширяет практику применения многосекторального партнерского подхода и сегодня, взаимодействуя с 30 странами, налаживает многосекторальные партнерские отношения, нередко работая на субнациональном уровне. В качестве примера можно привести удостоенную премии Стратегию активного налаживания партнерских отношений, разработанную Партнерством, которая осуществляется в 20 городах Бразилии (охватывает почти 10 миллионов человек) и которая в 2010 году была принята в качестве методологии для осуществления проекта федерального правительства Бразилии под названием «Видо на транзит». В настоящее время эта Стратегия осуществляется в городах стран Африки и Азии.

24. В соответствии с меморандумом о взаимопонимании, подписанным между Международным транспортным форумом (МТФ)/Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, в апреле 2010 года впервые состоялся обмен технической информацией между одной из развивающихся стран и страной-участницей Международной базы данных о дорожно-транспортных происшествиях (МБДТП) по линии страновой программы двусторонних отношений МБДТП. Эта программа представляет собой процесс наставничества, с помощью которого страны-получатели в конечном итоге становятся активными членами МБДТП благодаря расширению возможностей систем сбора данных по проблематике безопасности дорожного движения и управления. Обмен технической информацией происходит в рамках механизма передачи знаний между Испанией и Аргентиной. С помощью этой программы был учрежден Национальный центр дорожной безопасности в Аргентине, несколько стран региона обсудили необходимость создания регионального Иbero-американского центра безопасности дорожного движения. В настоящее время возможности создания подобных партнерств по линии программы обмена Механизма МТФ/ОЭСР изучаются в Африке и Азии. Средства на осуществление аналогичных проектов выделяются не только в соответствии с меморандумом о взаимопонимании, подписанным с Механизмом, но и за счет добровольных взносов. В 2010 году Институт безопасности дорожного движения Нидерландов (SWOV) и Национальный комитет по безопасности дорожного

движения Камбоджи, при поддержке организации «Безопасность на дорогах для всех» и Международной организации помощи инвалидам («Хэндикэп интернэшнл») (Бельгия), приступили к работе по совершенствованию системы информации о жертвах дорожно-транспортных происшествий и разработке показателей эффективности для Плана действий на 2011–2020 годы.

25. 20 июля 2010 года Европейская комиссия приняла амбициозные планы: в ближайшие 10 лет наполовину сократить смертность на европейских дорогах. Инициативы, предусмотренные в пакете европейских программных ориентиров по обеспечению безопасности на дорогах на 2011–2020 годы, варьируются от предъявления более высоких требований к безопасности транспортных средств и улучшения подготовки участников дорожного движения до усиления контроля за соблюдением правил дорожного движения<sup>9</sup>.

26. Вопрос об эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения в 12 странах — членах Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) рассматривался на Конференции ЕЭК-ОЧЭС, посвященной проблеме повышения безопасности дорожного движения в регионе ОЧЭС, проходившей в ноябре 2010 года в Янине, Греция, в ходе которой ее участники обсудили глобальные и европейские проблемы дорожной безопасности в контексте пяти основных блоков: организация дорожного движения и повышение его безопасности, повышение безопасности на дорогах и конструкции автотранспортных средств, повышение безопасности участников дорожного движения и повышение эффективности помощи жертвам автомобильных аварий. Участники Конференции приняли Янинскую декларацию<sup>10</sup>, подтвердив таким образом необходимость скорейшего решения проблемы безопасности дорожного движения, и предложили странам — членам ОЧЭС определить на Десятилетие собственные национальные целевые показатели снижения числа несчастных случаев на дорогах, рассмотреть вопрос о сокращении к 2020 году регионального целевого показателя смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе и создать надлежащие механизмы контроля. В целях оказания помощи в отслеживании прогресса в деле осуществления Десятилетия началось проведение оценки готовности.

27. В 2010 году Европейский совет по транспортной безопасности опубликовал свой пятый доклад об индексе эффективности мер по обеспечению безопасности на дорогах<sup>11</sup>. В этом индексе учтены все соответствующие аспекты дорожной безопасности, в том числе поведение участников дорожного движения, инфраструктура и транспортные средства, а также политика по обеспечению безопасности дорожного движения в целом. Доклад служит политическим инструментом, с помощью которого государства — члены Европейского союза имеют возможность повысить безопасность дорожного движения, сравнивая результаты работы государств-членов, и выявлять и пропагандировать эффективные методы практической работы. В этой программе принимают участие национальные научно-исследовательские организации и независимые исследователи из 30 стран.

<sup>9</sup> См. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2010\\_07\\_20\\_road\\_safety\\_2011\\_2020\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm).

<sup>10</sup> См. [www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration\\_e.pdf](http://www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf).

<sup>11</sup> См. [www.etsc.eu/home.php](http://www.etsc.eu/home.php).

28. Глобальное обязательство по безопасности дорожного движения<sup>12</sup>, о котором было объявлено в марте 2011 года, — это обещание руководства организаций в контексте Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, поскольку почти 30 процентов всех аварий со смертельным исходом в результате дорожно-транспортных происшествий происходит во время работы. Этот шаг поможет организациям разработать системный подход к управлению главными рисками, связанными с автомобильным транспортом, способствуя тем самым повышению эффективности мероприятий по обеспечению безопасности на дорогах. Подписав обязательство, организация обещает работать над тем, чтобы добиться нулевого показателя смертности и травматизма с тяжелым исходом. Глобальное обязательство по безопасности дорожного движения может подписать любая организация, которая готова применять такой системный подход.

29. В апреле 2011 года президент Всемирного банка Роберт Зеллик стал одним из организаторов совещания с участием Межамериканского банка развития (МБР), посвященного провозглашению Инициативы в отношении обеспечения безопасности на дорогах, выдвинутой многосторонними банками развития. К числу банков, участвующих в Инициативе, координатором осуществления которой выступает Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, относятся: Африканский банк развития, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, МБР, Исламский банк развития и Всемирный банк. Эта инициатива позволит перевести в практическую плоскость всеобъемлющее совместное заявление, с которым выступили многосторонние банки развития накануне первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в ноябре 2009 года. Они взяли на себя обязательство совместно нести расходы по программе деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, что внесет значительный вклад в достижение цели Десятилетия — стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность от происходящих во всем мире дорожно-транспортных происшествий. Задача состоит в том, чтобы, задействовав совместные механизмы страновых и региональных программ в области обеспечения безопасности дорожного движения, содействовать ускорению передачи знаний, укреплению институционального потенциала и увеличению инвестиций в мероприятия по обеспечению безопасности на дорогах.

30. В мае 2011 года ЕЭК организовала проведение мероприятия по вопросам транспорта и устойчивого развития для обсуждения подготовленного Комиссией документа, озаглавленного «Транспорт на благо устойчивого развития в регионе ЕЭК», стремясь донести идею о том, что борьба за сокращение показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий является частью процесса устойчивого развития. Данное мероприятие было организовано при содействии ЭСКАТО и ЭКЛАК. Европейский союз принял участие в его работе и представил основные разделы «Белой книги» по вопросам новой политики в сфере транспорта; Соединенные Штаты Америки представили свою стратегию обеспечения безопасности дорожного движения.

31. Комитет проекта по созданию систем регулирования транспортной безопасности Международной организации по стандартизации (ISO/PC 241) рабо-

<sup>12</sup> The commitment may be signed at: [www.grsroadsafety.org/global\\_road\\_safety\\_commitment/](http://www.grsroadsafety.org/global_road_safety_commitment/).

тает над стандартом ISO 39001 — проект международного стандарта в отношении систем регулирования транспортной безопасности: требования и инструкции по его соблюдению. Новый стандарт (его разработка должна быть завершена к декабрю 2012 года) станет эффективным инструментом, с помощью которого государства будут стимулировать частные и общественные организации к созданию безопасной глобальной системы автодорожного транспорта.

32. Международная организация инвалидов, Бельгия, в тесном сотрудничестве с правительством и организациями гражданского общества осуществила программы по повышению безопасности дорожного движения во Вьетнаме, Камбодже и Лаосской Народно-Демократической Республике. Помимо мероприятий по наращиванию потенциала с участием соответствующих государственных ведомств и налаживанию партнерских отношений с различными государственными ведомствами по вопросам создания в Камбодже системы информации о жертвах дорожно-транспортных происшествий, эти программы охватывают следующие компоненты: просвещение, повышение информированности общественности, проведение научных исследований, оказание первой медицинской помощи и правоприменительная практика.

## **В. Блок 2: Повышение безопасности на дорогах и мобильность населения**

33. Международной программой оценки состояния дорог (МПОД) охвачено 50 000 км дорог в 27 странах с низким и средним уровнем дохода и более 400 000 км дорог в 70 странах мира. Модуль оценки состояния безопасности дорожного движения<sup>13</sup>, который был разработан при участии МПОД, Дорожного научно-исследовательского совета Австралии (ДНСА), Фонда «Автомобиль и общество», Ассоциации дорожно-транспортных управлений Австралии и Новой Зеландии, Глобального партнерства по данным в сфере транспорта и Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, позволяет получать бесплатную информацию о причинах и профилактике дорожно-транспортных происшествий, приводящих к смерти и травмам. Этот модуль, в котором учтены результаты проводившихся не один десяток лет исследований проблематики безопасности дорожного движения, помогает инженерам, проектировщикам и политикам разрабатывать схемы обеспечения безопасности пассажиров легковых автомобилей, мотоциклистов, пешеходов, велосипедистов, пассажиров тяжелых транспортных средств и пассажиров общественного транспорта. В 2010 году в него был включен информационный блок по вопросам повышения безопасности участников дорожного движения и транспортных средств, который был переведен на несколько языков.

34. Безопасные дороги в целях развития<sup>14</sup>, новое руководство по передовому опыту в области проектирования, строительства и эксплуатации междугородной сети автомобильных дорог, которое было опубликовано Фондом «Автомобиль и общество», Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, МПОД, Международной дорожной федерацией, Международной автомобильной ассоциацией и Глобальным механизмом по вопросам

<sup>13</sup> См. [toolkit.irap.org/](http://toolkit.irap.org/).

<sup>14</sup> См. [www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf](http://www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf).

безопасности дорожного движения Всемирного банка. В руководстве приводится описание передовых методов создания безопасной междугородной дорожной инфраструктуры, и оно является своего рода справочным документом, в котором указан широкий перечень источников получения подробной информации и консультаций. Оно было представлено 26 мая 2010 года на Всемирной встрече Международной дорожной федерации, которая состоялась в Лиссабоне, и на Форуме по вопросам транспорта Азиатского банка развития, который состоялся в Маниле.

35. Региональный проект по безопасности дорожного движения для Центральной Америки и Карибского бассейна, финансируемый МБР, — это первый региональный инфраструктурный проект обеспечения безопасности на дорогах в Латинской Америке, протяженностью 3200 км в семи странах (Коста-Рика, Сальвадор, Гватемала, Гондурас, Мексика, Никарагуа и Панама), предусматривающий проведение работ по улучшению инфраструктуры и мероприятий по изменению моделей поведения участников дорожного движения. В 2010 году в рамках Международной программы оценки состояния дорог была проведена проверка состояния дорог для последующей оценки рисков и результатов. Предлагаемые меры будут разработаны в 2011 году, а затем в 2012 году они будут в экспериментальном порядке осуществлены в двух странах.

36. В 1996 году Международная морская организация (ИМО), Международная организация труда (МОТ) и ЕЭК закончили разработку международных правил безопасного размещения грузов в грузовых контейнерах и интермодальных транспортных средствах. Эти правила должны стать согласованной на международном уровне основой для проведения конкретных отраслевых мероприятий, направленных на повышение безопасности на транспорте и снижение аварийности в результате неправильного размещения грузов. К сожалению, целый ряд подобного рода инцидентов, имевших место в последнее время, позволил сделать вывод о том, что эти правила должным образом не соблюдались и поэтому 21 и 22 февраля 2011 года в Женеве состоялся Трехсторонний глобальный диалоговый форум для обсуждения вопроса о внесении изменений и уточнения этих правил. Правила ИМО/МОТ/ЕЭК пересматриваются на постоянной основе.

### **С. Блок 3: Повышение безопасности автотранспортных средств**

37. Всемирный форум по согласованию правил в отношении автотранспортных средств (Рабочая группа 29) продолжил работу по рассмотрению блока 3 Плана действий. Рабочая группа 29 рекомендовала правительствам принять правила безопасности в отношении автотранспортных средств, которые она подготовила, и рекомендовала также государственным и частным структурам закупать для своих нужд, эксплуатировать и обслуживать те автотранспортные средства, которые оборудованы современными средствами обеспечения безопасности. Были приняты новые технологии, а приложение о безопасности было дополнено соглашением о проведении периодических техосмотров.

38. В 2011 году была учреждена Глобальная программа оценки новых автомобилей (ГПОА), которая призвана пропагандировать в течение Десятилетия действий производство более безопасных автомобилей. В целом ряде стран и регионов программные оценки новых автомобилей (ПОА) весьма хорошо се-

бя зарекомендовали в плане создания таких рыночных условий, которые бы побуждали потребителей выбирать автомобили исходя из рейтингов их безопасности. ГПОНА должна содействовать разработке новых потребительских программ тестирования автомобилей на разрушение в странах с формирующейся рыночной экономикой, где наблюдаются весьма высокие темпы автомобилизации, а независимая информация для потребителей о безопасности при аварии зачастую отсутствует. Один из примеров — новая ПОНА в Латинской Америке. ГПОНА является также платформой для сотрудничества, в рамках которой существующие в различных странах программы оценки новых автомобилей обмениваются передовой практикой и пропагандируют использование информации для потребителей в целях поощрения производства более безопасных автомобилей во всем мире.

#### **D. Блок 4: Повышение безопасности участников дорожного движения**

39. ВОЗ, Всемирный банк, Фонд «Автомобили и общество» и Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения опубликовали серию пособий под названием «Как сделать так, чтобы», которые помогут правительствам выполнить некоторые рекомендации, содержащиеся во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, в том числе по следующим вопросам: использование шлемов (2006 год), вождение в нетрезвом состоянии (2007 год), скоростной режим (2008 год) и использование ремней безопасности и специальных средств безопасности и детских удерживающих устройств (2009 год), которые были переведены на различные иностранные языки. В 2010 году было опубликовано пятое руководство, озаглавленное «Система данных: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов»<sup>15</sup>. В нем содержатся практические рекомендации в отношении создания систем данных, которые позволяли бы более точно оценивать масштаб проблемы дорожно-транспортного травматизма в стране, производить отбор практических мероприятий и более точно определять достигнутый прогресс. В нем также обсуждаются вопросы использования таких систем данных для разработки стратегий и мероприятий и оценки профилактических мер.

40. Проект RS-10, финансируемый филантропической организацией Блумберга, поддерживает реализацию ряда практических мер, которые привели к резкому снижению смертности и травматизма на дорогах во многих странах. Первоначально программы профилактики в экспериментальном порядке были осуществлены во Вьетнаме, Камбодже и Мексике, а затем в Бразилии, Египте, Индии, Кении, Китае, Российской Федерации и Турции, причем основное внимание уделялось пропаганде использования мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств и борьбе с вождением в нетрезвом состоянии и нарушениями скоростного режима. В 10 странах были сформированы национальные межсекторальные комитеты для руководства проектом, которые осуществляют целый ряд мероприятий. Результаты их предварительной оценки говорят о положительных изменениях в таких вопросах, как использование ремней безопасности и уменьшение случаев вождения в не-

<sup>15</sup> Available from [www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html).



трезвом состоянии, в связи с чем ожидается, что уровень травматизма и смертности на дорогах уменьшится.

41. Признавая важную роль политики нанимателей в области обеспечения безопасности дорожного движения, в 2010 году Генеральный секретарь опубликовал для внимания всех сотрудников Организации Объединенных Наций административную инструкцию ST/AI/2010/6 о безопасности дорожного движения. В этой инструкции предусматривается обязательное использование ремней безопасности и шлемов при эксплуатации автотранспортных средств Организации Объединенных Наций и запрещается их вождение в нетрезвом состоянии, нарушать скоростной режим и использовать мобильные телефоны во время управления автотранспортным средством. Всему персоналу Организации Объединенных Наций рекомендуется соблюдать те же правила при управлении частными автотранспортными средствами.

42. Со времени начала осуществления в Соединенных Штатах программы под названием Safe Kids Worldwide “Walk This Way”, финансируемой компанией “FedEx Express”, к ней присоединилось еще девять стран, включая Индию (октябрь 2009 года), Вьетнам (декабрь 2009 года) и Таиланд (январь 2011 года). Эта глобальная программа, которая в октябре 2009 года отметила свою десятилетнюю годовщину, насчитывает более 4 миллионов участников. Она помогает снижать детский травматизм на дорогах, для чего используются передовые, многосекторные подходы, в том числе проводятся кампании по повышению осведомленности по вопросам безопасности детей и пешеходов, создаются более безопасные условия за счет обустройства местных объектов инфраструктуры, представляющих опасность для пешеходов, вносятся изменения в транспортное законодательство в части, касающейся детей, в рамках государственных инициатив и проводится обучение правилам дорожного движения и применяются устройства для безопасности детей (такие, как катафоты).

43. В 2011 году ВОЗ и Национальное управление по безопасности дорожного движения Соединенных Штатов подготовили документ, с тем чтобы привлечь внимание общественности к становящейся все более актуальной проблеме рассеянного вождения<sup>16</sup>. В этом документе разговоры по мобильному телефону приводятся в качестве примера более широкой проблемы рассеянного вождения, которая обусловлена более широким применением в автомобилях информационно-коммуникационных средств. Особое внимание уделяется растущей проблеме использования водителями мобильных телефонов и ее негативных последствиях для культуры вождения и повышенному риску попасть в аварию, а также приводится обзор мероприятий, которые необходимо осуществить для решения этой проблемы.

44. В развивающихся странах практические программы в поддержку использования мотоциклистами шлемов в рамках Глобальной инициативы за использование шлемов<sup>17</sup> осуществляется по пяти направлениям: раздача шлемов, информационно-разъяснительная работа и осуществление адресных программ, техническая помощь и научные исследования, контроль и оценка. Исходя из успешного опыта пропаганды использования шлемов во Вьетнаме в рамках этой Инициативы выдвинуто шесть страновых инициатив в Африке, Азии и

<sup>16</sup> Available from [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/distracted\\_driving/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html).

<sup>17</sup> См. [www.helmetvaccine.org/about/index.html](http://www.helmetvaccine.org/about/index.html).

Латинской Америке, которые призваны повлиять на политику и содействовать принятию таких инвестиционных решений, в результате которых мотоциклетные шлемы будут использоваться повсеместно. Партнерами Инициативы являются Азиатский фонд профилактики травматизма, Фонд «Автомобиль и общество», Международная федерация мотоциклистов, МБР, центры по борьбе с заболеваниями и их профилактике в Соединенных Штатах Америки и Всемирный банк.

## **Е. Блок 5: Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях**

45. В рамках деятельности ВОЗ по профилактике и смягчению последствий травматизма, в том числе дорожного травматизма, и тем самым и уровня инвалидности, был подготовлен целый ряд нормативных документов, направленных на повышение эффективности оказания неотложной помощи и реабилитации потерпевших, получивших травмы. Среди этих документов можно отметить документ *Strengthening care for the injured: success stories and lessons from around the world*<sup>18</sup> («Повышение качества ухода за пострадавшими: примеры успешного опыта в различных странах мира»), опубликованный в 2010 году (в нем приводится описание тематических исследований, посвященных оказанию доврачебной помощи, стационарному лечению и реабилитации, общесистемной практике, а также исследований, проведенных в странах во всех регионах мира и на всех социально-экономических уровнях), и документ с описанием кратких курсов повышения квалификации персонала травматологических служб для создания потенциала<sup>19</sup>. В целях поддержки осуществления Конвенции о правах инвалидов ВОЗ и Всемирный банк совместными силами подготовили Всемирный доклад об инвалидности<sup>20</sup>, который был опубликован в июне 2011 года в Нью-Йорке. Согласно оценкам, содержащимся в докладе, свыше 1 миллиарда людей в мире в настоящее время имеют ту или иную форму инвалидности, и в нем приводятся наиболее достоверные фактические данные о том, как преодолеть барьеры, закрывающие доступ к услугам здравоохранения, реабилитации, образованию, занятости и вспомогательным услугам, и создать условия для того, чтобы люди с ограниченными возможностями могли вести полноценную жизнь.

46. ВОЗ разработала краткие курсы по оказанию травматологической помощи для тех, кто непосредственно занимается оказанием таких услуг в качестве практикующих врачей или административных работников, в том числе по вопросам планирования и управления системой оказания травматологической помощи<sup>21</sup> и повышения ее качества<sup>22</sup>. Каждый краткий курс содержит руководство, знакомящее инструктора с содержанием, учебными материалами и вспомогательными ресурсами, такими как памятки и результаты тематических исследований.

<sup>18</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/services/success/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/services/success/en/).

<sup>19</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/capacitybuilding/courses/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/en/).

<sup>20</sup> См. [www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/en/index.html](http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html).

<sup>21</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/capacitybuilding/courses/trauma\\_care/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_care/en/index.html).

<sup>22</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/capacitybuilding/courses/trauma\\_quality/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_quality/en/index.html).

## VI. Информационно-разъяснительная работа

47. В своей резолюции 60/5 Генеральная Ассамблея предложила государствам-членам ежегодно отмечать Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в третье воскресенье ноября. Число мероприятий, проводимых в ознаменование этого дня, постоянно растет от года к году во всем мире, а его освещением занимается целый ряд неправительственных организаций, включая организацию «Мир на дорогах», Ассоциацию за безопасное движение по дорогам мира и Европейскую федерацию пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и ее ассоциированные организации. В 2010 году организации — члены Европейской федерации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях обменялись видеозаписями, посвященными этому дню. Информация о проведении этого мероприятия в 2010 году, поступившая из многих стран, размещена на веб-сайте, посвященном Всемирному дню памяти<sup>23</sup>.

48. В рамках продолжающихся усилий по оказанию неправительственным организациям поддержки в проведении информационно-пропагандистской работы ВОЗ организовала проведение второй Глобальной встречи неправительственных организаций, занимающихся пропагандой безопасности дорожного движения и защитой прав потерпевших, которая состоялась 14 и 15 марта 2011 года в штаб-квартире Регионального отделения ВОЗ для Южной и Северной Америки в Вашингтоне, О.К. На эту встречу, которая была официально открыта региональным директором, собралось 100 участников, представляющих неправительственные организации из 48 стран. Они обменялись опытом и информацией о подходах к пропаганде безопасности дорожного движения и защите прав пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, обсудили вопрос о создании глобального альянса неправительственных организаций, рассказали о планах на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения и обсудили проект руководства для неправительственных организаций, занимающихся пропагандой дорожного движения и защитой прав потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях.

49. ЕЭК провела ряд информационно-пропагандистских кампаний, посвященных безопасности дорожного движения, а также мероприятия по размещению рекламных плакатов для автографов, в том числе с участием ЕЭК, Международной федерации баскетбола (ФИБА) и партнерства ФИБА-Европа при поддержке правительства Польши, итогом которых стало подписание Декларации Чемпионата Европы по баскетболу ФИБА 2009 года о безопасности дорожного движения. После этого в 2010 году ЕЭК и ФИБА инициировали в Турции глобальную пропагандистскую кампанию в поддержку безопасности на дорогах под девизом «Мы играем и водим автомобили по правилам». В этой кампании приняли участие Турецкая федерация баскетбола и Турецкая национальная полиция и ее проведение совпало с Чемпионатом мира по баскетболу 2010 года. И наконец, во время европейского турнира по баскетболу, который состоялся 31 августа — 18 сентября 2011 года в Литве, ФИБА-ФИБА/Европа/ЕЭК провели, при поддержке министерства транспорта и Федерации баскетбола Литвы, пропагандистскую кампанию в поддержку безопасности дорожного движения.

<sup>23</sup> См. [www.worlddayofremembrance.org/about-world-day](http://www.worlddayofremembrance.org/about-world-day)

50. Во время своей сессии Европейская экономическая комиссия провела также церемонию подписания рекламных плакатов, посвященных безопасности дорожного движения, в целях привлечения внимания общественности к вопросам безопасности на дорогах. Общая идея состояла в том, чтобы использовать эти плакаты в ходе проведения различных пропагандистских мероприятий в поддержку безопасности дорожного движения, организуемых ЕЭК и региональными комиссиями, включая мероприятия, специально посвященные церемонии «подписания рекламных плакатов» государственными деятелями, сотрудниками Организации Объединенных Наций и знаменитостями. Так, в качестве примера можно привести церемонию подписания рекламного плаката, посвященного безопасности дорожного движения, в ЭСКЗА, которая получила всестороннее освещение в средствах массовой информации во время совместного мероприятия по провозглашению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и по случаю открытия 17 мая 2011 года двенадцатой сессии Транспортного комитета.

51. ЕЭК и Всемирная организация движения скаутов организовали проведение совместной глобальной информационной кампании по безопасности дорожного движения во время Всемирного слета скаутов, который проходил с 27 июля по 7 августа 2011 года в Ринкаби, Швеция. Это мероприятие было проведено в сотрудничестве с Греческим институтом дорожной безопасности «Панус Милонас», ирландской организацией скаутов и организацией скаутов Греции, а также при поддержке Управления дорожной безопасности Ирландии. В рамках кампании было проведено несколько учебных практикумов по интенсивному изучению правил дорожного движения, а также формальное мероприятие под названием «Объединим усилия в интересах безопасности на дорогах», в котором приняли участие мальчики- и девочки-скауты из 160 стран.

52. После проведения Всемирной ассамблеи молодежи в апреле 2007 года Целевая группа по делам молодежи учредила первую глобальную молодежную неправительственную организацию по безопасности дорожного движения под названием «ЙОРС» — «Молодежь за безопасность дорожного движения». О создании организации «ЙОРС»<sup>24</sup> было официально объявлено во время церемонии открытия первой Глобальной министерской конференции по безопасности дорожного движения, и она начала функционировать в начале января 2010 года. В течение первого года своей деятельности ей удалось добиться значительных успехов в качестве независимой организации. Организация «ЙОРС» осуществляет свою деятельность по трем основным направлениям: информационно-пропагандистская работа, работа под девизом «вдохновлять — приобщать — объединять» и создание потенциала. На сегодняшний день среди мероприятий можно, например, отметить следующие: проведение информационно-пропагандистской кампании (Всемирная кампания), учебный практикум на тему «Молодежь и безопасность дорожного движения», организованный в Камбодже в сотрудничестве с Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения, расширение глобальной молодежной сети взаимодействия по вопросам безопасности на дорогах и публикация сетевых материалов по разделу, посвященному противоминной деятельности. Кроме этого, был создан веб-сайт, осуществляется рассылка ежемесячных бюллетеней и налажена работа социальных средств массовой информации.

<sup>24</sup> См. [www.youthforroadsafety.org](http://www.youthforroadsafety.org)

53. Ежегодный саммит Международного транспортного форума представляет собой уникальную платформу для обсуждения на глобальном уровне стратегий развития транспорта в XXI веке. В ходе этого саммита было организовано проведение тематических дискуссий с участием министров из нескольких стран-участниц, руководителей, представляющих деловые круги, лидеров гражданского общества и известных научных деятелей. Значительная часть саммитов, проведенных в 2010 и 2011 годах, была посвящена вопросам безопасности дорожного движения, а также связям и потенциальным выгодам проведения скоординированной политики в сферах транспорта, здравоохранения и экологии. Во время саммита 2011 года в рамках уникальной Панъевропейской программы по транспорту, здравоохранению и экологии (ПЕП ТЗЭ), в которой сотрудничают ЕЭК и европейское отделение ВОЗ, была проведена специальная сессия, посвященная мерам повышения безопасности мобильности населения, включая методологию анализа таких мероприятий с точки зрения затрат.

54. Для оказания поддержки Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения был подготовлен пакет информационно-пропагандистских материалов и объявления социальной рекламы. В сотрудничестве с телевидением Организации Объединенных Наций Отдел транспорта ЕЭК подготовил короткометражный фильм, посвященный важности безопасности дорожного движения и пяти блокам мероприятий Плана действий на Десятилетие<sup>25</sup>. Телевизионная программа «Сизами стрит», являющаяся членом Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, подготовила три объявления социальной рекламы при участии Фонда «Автомобиль и общество». Эти объявления социальной рекламы с участием одного из персонажей телевизионной программы «Сизами стрит», которого зовут «Грова», транслировались по всему миру и были размещены на канале «YouTube»<sup>26</sup>. Национальное управление по безопасности дорожного движения в сотрудничестве с компанией «Дисней-Пиксар» подготовило объявление социальной рекламы, посвященное рассеянному вождению, предоставив при этом странам и неправительственным организациям права на перевод и/или их адаптацию в случае необходимости<sup>27</sup>.

55. Решающая роль в информационно-пропагандистской работе, посвященной безопасности дорожного движения и правам пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, принадлежит организациям гражданского общества. Такие группы, как «Аменд», Ассоциация за безопасное движение по дорогам мира, Европейская федерация пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, Фонд Гонсало Родригеса, Международная федерация пешеходов, организация «Лейзер Интернэшнл» и другие организации, играют ключевую роль в привлечении внимания общественности к необходимости обеспечить безопасность дорожного движения. Совсем недавно они выступили с призывом усовершенствовать нормы законодательства, касающиеся определенных факторов риска, организовали проведение общественных информационно-пропагандистских кампаний и приняли участие в работе со средствами массовой информации в своих странах. Кроме этого, многие из них вместе со своими государствами-партнерами приняли активное участие в мероприятиях по случаю провозглашения Десятилетия. Те организации, которые имеют для этого

<sup>25</sup> См. [www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X\\_nnquRymLI](http://www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X_nnquRymLI).

<sup>26</sup> См. [www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg](http://www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg).

<sup>27</sup> См. [www.distraction.gov/cars2/](http://www.distraction.gov/cars2/).

хорошие возможности, занимаются также осуществлением проектов, содействующих реализации конкретных мероприятий по обеспечению безопасности на дорогах.

56. Кампания «За безопасные автомобильные дороги», призванная повысить безопасность дорожного движения, по-прежнему пользуется поддержкой. В апреле 2011 года Комиссия по глобальной безопасности дорожного движения опубликовала третий доклад, озаглавленный «За безопасные автомобильные дороги»<sup>28</sup>. В этом докладе рекомендуются меры по повышению безопасности дорожного движения и достижению целей Десятилетия, в том числе повышению безопасности уязвимых пользователей дорог, в первую очередь детей и подростков, повышению безопасности объектов инфраструктуры и укреплению организационного потенциала Организации Объединенных Наций в вопросах решения проблемы безопасности дорожного движения, и предлагаются новые механизмы увеличения финансовой поддержки деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в развивающихся странах.

## **VII. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия**

57. В 2009 году ВОЗ опубликовала первый доклад под названием «Состояние безопасности дорожного движения во всем мире», который стал первой оценкой состояния безопасности дорожного движения на глобальном уровне. В резолюции 64/255 Генеральная Ассамблея предлагает ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать деятельность по отслеживанию глобального прогресса в реализации задач, определенных в Плане действий, и готовить в этих целях доклады о состоянии безопасности дорожного движения в мире. В 2011 году ВОЗ начала работу по подготовке второго доклада. Как и в первом докладе, в данной публикации будет представлена информация по целому ряду показателей (все они касаются плана действий на Десятилетие), которая сформирует основу для мониторинга хода осуществления плана действий в течение Десятилетия, поскольку он будет проводиться через регулярные промежутки времени. Результаты других обследований, проведенных партнерами, в частности ЕЭК, Международной базой данных по безопасности дорожного движения (ОЭСР), также будут использованы для оценки воздействия плана. Рабочая группа по мониторингу и оценке Десятилетия, созданная под эгидой регионального центра обслуживания Организации Объединенных Наций, будет обобщать всю поступающую информацию и представлять и распространять показатели прогресса на регулярной основе на протяжении всего Десятилетия.

58. В ежегодном докладе Международной базы данных по безопасности дорожного движения<sup>29</sup> представлены детальные доклады 32 стран, в которых содержатся последние данные за 2009 год и, в отдельных случаях, предварительные данные на 2010 год; анализ тенденций в области безопасности с разбивкой по категориям пользователей дорог и факторам риска; и национальные стратегии стран — членов Базы данных, включая целевые показатели и показатели

<sup>28</sup> См. [www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs\\_iii\\_report\\_lr.pdf](http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs_iii_report_lr.pdf).

<sup>29</sup> См. [www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf).

для оценки работы по достижению поставленных задач, а также меры по повышению безопасности на дорогах, осуществленные в 2008–2010 годах.

59. В августе 2011 года ЕЭК опубликовала бюллетень по статистике дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке, в котором представлены сопоставительные данные о причинах, видах и результатах аварий в Европе, Центральной Азии, Канаде и Соединенных Штатах. Данные классифицированы следующим образом: характер аварий и сопутствующие обстоятельства; аварии вследствие вождения в нетрезвом состоянии; число погибших или пострадавших. Данные также организованы по категории пользователей дорог и возрастным группам. Справочные данные, количество находящихся в эксплуатации автотранспортных средств и километраж автотранспортных средств также представляются вместе с оценками численности населения и разбивкой по возрастным группам. В этой публикации на трех языках (английском, французском, русском) содержится важная статистическая информация для специалистов, занимающихся транспортным планированием и вопросами безопасности дорожного движения<sup>30</sup>.

60. Сеть по исследованию дорожного травматизма, которая поддерживает исследовательский потенциал в странах с низким и средним уровнем дохода, организовала проведение двух успешных сетевых семинаров, в ходе которых она представила информацию о методах проведения исследований и их результатах, используя для этого ежеквартальные бюллетени, счета социальных средств массовой информации и сетевой дискуссионный форум, а также провела параллельную сессию во время Всемирной конференции по предупреждению травматизма и обеспечению безопасности, которая состоялась в августе 2010 года в Лондоне. 11 мая 2011 года Сеть открыла специальную веб-страницу для сбора информации о планах своих партнеров по проведению исследований в рамках Десятилетия.

61. В течение 2010–2011 годов Гарвардская школа общественного здравоохранения обобщила выводы анализа данных обследований в 18 странах, проведенных по заказу Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, и предоставила их и соответствующие исходные параметры травматизма в качестве основы для проведения максимально точной оценки уровня дорожного травматизма в условиях недостатка информации. Данный проект позволил повысить точность оценок дорожного травматизма, приведенных в Глобальном исследовании заболеваемости, травматизма и факторов риска.

## VIII. Финансовая поддержка

62. Накануне проведения Глобальной министерской конференции 18 ноября 2009 года филантропическая организация Блумберга объявила о взносе в размере 125 млн. долл. США — самое крупное единовременное пожертвование на глобальную безопасность дорожного движения на сегодняшний день — в счет ресурсов шести организаций, включая ВОЗ, Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Международную группу

<sup>30</sup> См. [http://live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats\\_accidents2011.html](http://live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_accidents2011.html).

исследований травматизма Университета Джона Хопкинса, Эмбарк — Институт мировых ресурсов, Центр развития устойчивого транспорта и Ассоциацию за безопасность движения по дорогам мира, которые предназначены для осуществления трехлетнего проекта в 10 странах и подготовки доклада о состоянии безопасности дорожного движения во всем мире.

63. В 2011 году правительство Австралии, через Австралийское агентство по международному развитию, выделило Глобальному механизму по обеспечению безопасности дорожного движения Всемирного банка в течение трех лет сумму в размере 6,2 млн. долл. США на повышение безопасности дорог по всему миру. Глобальный механизм по обеспечению безопасности дорожного движения Всемирного банка, учрежденный в 2006 году, предоставляет глобальным, региональным и страновым организациями финансовые средства и техническую помощь для участия в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, направленной на создание потенциала в целях реализации программ безопасности дорожного движения эффективным с точки зрения затрат образом.

64. Тринадцать партнеров приступили к осуществлению проекта Европейского союза под названием «Спасите наши жизни» с финансированием в 3 млн. евро<sup>31</sup>, в котором участвуют восемь стран Центральной Европы. В рамках этого проекта будет налажена работа межсекторальных партнерств в семи городах и заложена основа для расширения масштаба работ по проекту.

65. В связи с Глобальной инициативой Клинтон Фанд «Автомобили общества» в течение десяти лет будет ежегодно выделять 3 млн. евро на реализацию трех обязательств Десятилетия: повышение безопасности участников дорожного движения, повышение безопасности дорог и повышение безопасности транспортных средств. Эти обязательства будут выполняться в партнерстве с клубами Международной федерации автомобилистов, Международной программой оценки состояния дорог и Глобальной программой оценки новых автомобилей.

66. В 2010 году начался второй этап осуществления финансируемой частным сектором Глобальной инициативы в отношении безопасности дорожного движения, которая реализуется Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения. В целях поддержки этой Инициативы компании «Мишлен», «Рено», «Шелл», «Тоталь» и «Тойота» обещали ежегодно в течение пяти лет выделять сумму в размере 150 000 долл. США.

67. ВОЗ и Фонд «Автомобили общества» создали Фонд за безопасность дорожного движения<sup>32</sup> для оказания поддержки осуществлению Глобального плана на Десятилетие, особенно в развивающихся странах. Частным компаниям, желающим стать официальными спонсорами Десятилетия и использовать его символику, предлагается вносить взносы в счет ресурсов Фонда. В первой корпоративной акции под названием «Глобальные сторонники Десятилетия в действии» приняли участие кампании «Альянс», «Бош», «Мишлен», «Рено» и «Шелл». Фонд за безопасность дорожного движения будет также работать с филантропическими партнерскими организациями и стремиться к поиску новых источников финансирования. Так, в своем докладе, озаглавленном «Сделаем

<sup>31</sup> См. [www.sol-project.eu](http://www.sol-project.eu).

<sup>32</sup> См. [www.roadsafetyfund.org/](http://www.roadsafetyfund.org/).



дороги безопасными: время действовать», опубликованном в апреле 2011 года, Комиссия по глобальной безопасности дорожного движения предложила без каких-либо условий выделять Фонду 2 долл. США или эквивалентную сумму от продажной стоимости каждой новой машины в целях оказания поддержки осуществлению Глобального плана.

## **IX. Выводы и рекомендации**

68. С момента представления последнего доклада Генеральной Ассамблее о безопасности дорожного движения было проведено много мероприятий на местном, национальном, региональном и международном уровнях. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенное 11 мая 2011 года, предоставляет международному сообществу уникальную возможность и далее уделять внимание вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и необходимости более целенаправленно подходить к определению задач, разработке планов действий и осуществлению деятельности и контролю.

69. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения во всем мире показал, что еще многое предстоит сделать и что одна из проблем по-прежнему заключается в уровне финансирования, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, которого недостаточно для осуществления, поддержания и расширения масштабов мер, которые могли бы привести к сокращению уровня смертности и травматизма.

70. Безопасность дорожного движения и сегодня остается той проблематикой, которой не уделяется систематического внимания. Отсутствие национальных ведомств и всеобъемлющего и эффективного законодательства и неразвитая дорожная инфраструктура — все это также представляет собой крупные проблемы, которые, для того чтобы добиться весомых результатов, необходимо решать на систематической основе. По-прежнему существует проблема отсутствия данных и местного потенциала, что необходимо для контроля и оценки хода осуществления проектов в области безопасности дорожного движения. Еще многое предстоит сделать для того, чтобы активизировать усилия по сбору соответствующих данных, необходимых для анализа и принятия решений по вопросам безопасности дорожного движения, включая медицинские, социальные и экономические последствия, и оценки эффективности мероприятий с точки зрения затрат.

71. Организации Объединенных Наций и правительствам, субнациональным органам власти и гражданскому обществу потребуется больше средств для оказания поддержки деятельности, проводимой в рамках Десятилетия на местах.

72. С тем чтобы Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения воплотилось в конкретные мероприятия и, в конечном итоге, привело к сокращению уровня дорожного травматизма и смертности, Генеральной Ассамблее рекомендуется призвать государства-члены к следующему:

а) разрабатывать национальные планы в контексте Глобального плана действий на Десятилетие;

б) присоединиться к международно-правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, и применять, осуществлять и поощрять их положения или правила безопасности, в частности правила безопасности в отношении автотранспортных средств и условия проведения техосмотров, разработанные Всемирным форумом Организации Объединенных Наций по согласованию правил в отношении транспортных средств (Рабочая группа 29), конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949 года и соответствующие дополнения и протоколы, документы Организации Объединенных Наций, регулирующие перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, либо другие документы, подготовленные на основе рекомендаций Организации Объединенных Наций в отношении перевозки опасных грузов, типовых правил и международных документов, касающихся фактического времени работы водителя в рейсе, в соответствии с Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки<sup>33</sup>, а также создать безопасные транспортные сети, обеспечивающие соблюдение наилучших возможных международных стандартов, как это оговорено в международно-правовых документах Организации Объединенных Наций<sup>34</sup>;

в) приложить усилия, с тем чтобы добиться заметного улучшения положения дел с выполнением конвенций и соглашений ЕЭК по безопасности дорожного движения путем оказания методической помощи в выявлении трудностей, мешающих их эффективному осуществлению, и устранения этих трудностей за счет оказания технической помощи;

г) принимать участие в программах оценки новых автомобилей<sup>35</sup> в целях формирования массива информации для потребителей, касающейся безопасности автотранспортных средств;

д) активизировать усилия, направленные на совершенствование всеобъемлющего национального законодательства и регламента по безопасности дорожного движения, особенно по пяти факторам риска (скоростной режим, ремни безопасности, детские удерживающие устройства, вождение в нетрезвом состоянии и мотоциклетные шлемы), и повышение эффективности работы за счет проведения социальных рекламных кампаний и последовательного и систематического применения правоприменительных мер;

е) укрепить и улучшить работу служб, оказывающих доврачебную помощь, травматологическую помощь и помощь в реабилитации;

ж) разрабатывать механизмы устойчивого финансирования безопасности дорожного движения;

<sup>33</sup> См. также [lwww.unece.org/trans/conventn/legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html).

<sup>34</sup> См. <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

<sup>35</sup> См. <http://www.globalncap.org>.

h) продолжать деятельность по повышению осведомленности общественности посредством проведения Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, Недели безопасности дорожного движения во всем мире под эгидой Организации Объединенных Наций и других международных, региональных, субрегиональных и национальных мероприятий;

i) активизировать усилия, направленные на сбор соответствующей информации для нужд организации дорожного движения, включая медицинские, социально-экономические аспекты, и анализ эффективности мероприятий с точки зрения затрат;

j) развивать национальный и местный потенциал в области контроля и оценки проектов по обеспечению безопасности дорожного движения.

73. Генеральная Ассамблея может также пожелать:

a) рекомендовать государствам-членам:

i) принять участие в обследованиях в рамках Доклада о состоянии безопасного дорожного движения во всем мире;

ii) разработать стратегию, политику и программы, направленные на удовлетворение потребностей уязвимых пользователей дорог;

iii) присоединиться к международно-правовым документах Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и выполнять их более эффективно;

iv) принять участие во второй Неделе безопасности дорожного движения во всем мире под эгидой Организации Объединенных Наций;

v) назначить координатора мероприятий в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

b) рекомендовать руководителям государственного и частного секторов эксплуатировать и обслуживать свои автопарки, руководствуясь процедурами периодических и технических осмотров и правилами об эксплуатационных показателях автотранспортных средств;

c) призвать гражданское общество укреплять сотрудничество с правительствами и продолжать заниматься вопросами создания потенциала и первоочередными задачами проектов;

d) подтвердить важность работы Глобального механизма по обеспечению безопасности дорожного движения Всемирного банка и Фонда за безопасность дорожного движения, а также необходимость разработки новых механизмов финансирования;

e) просить представить Ассамблее доклад на ее шестьдесят седьмой сессии.