



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 September 2013
Russian
Original: English

Шестьдесят восьмая сессия
Пункт 12 предварительной повестки дня
Глобальный кризис в области безопасности
дорожного движения

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря

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



Резюме

В настоящем докладе, подготовленном Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», приводится обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи [58/289](#), [60/5](#), [62/244](#), [64/255](#) и [66/260](#) о повышении безопасности дорожного движения. В докладе содержится описание проделанной работы и успехов организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности на дорогах, в деле достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) за период после представления предыдущего доклада ([A/66/389](#)). Несколько произошедших за этот период знаменательных событий свидетельствуют о признании актуальности этой проблемы во всем мире и необходимости принятия правительствами и другими заинтересованными сторонами мер, способствующих снижению количества дорожно-транспортных происшествий и уменьшению серьезности их последствий для охраны здоровья населения и развития. К этим событиям, которые послужили поводом для привлечения внимания к проблеме безопасности дорожного движения на самом высоком политическом уровне, относились Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в ноябре 2012 года, представление документа «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: поддержать Десятилетие действий» в марте 2013 года, проведение с 6 по 12 мая 2013 года Недели безопасности дорожного движения в мире и объявление о создании Глобального альянса по уходу за пострадавшими в мае 2013 года. В заключительной части доклада содержится ряд рекомендаций в отношении достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которые будут представлены на рассмотрение Генеральной Ассамблеи.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. Прогресс в достижении целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения	5
III. Международно-правовые документы, резолюции и директивные инструменты	8
IV. Техническая поддержка и сотрудничество	10
A. Компонент 1 — Организация дорожного движения и повышение его безопасности	11
B. Компонент 2 — Повышение безопасности на дорогах и мобильность населения	14
C. Компонент 3 — Повышение безопасности автотранспортных средств	15
D. Компонент 4 — Повышение безопасности участников дорожного движения ...	17
E. Компонент 5 — Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	19
V. Информационно-разъяснительная работа	20
VI. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия	23
VII. Финансовая поддержка	24
VIII. Выводы и рекомендации	25

I. Введение

1. Согласно оценкам, в 2010 году в результате дорожных аварий погибло 1,24 миллиона человек, в том числе 80 процентов из них в странах со средним уровнем дохода, где проживает 72 процента населения мира, но где только половина всех зарегистрированных в мире автотранспортных средств находятся в личном владении и пользовании. Самый высокий уровень смертности от дорожно-транспортных происшествий зарегистрирован в Африканском регионе, самый низкий — в Европейском регионе. В целом по миру половина всех случаев смерти в дорожно-транспортных происшествиях приходится на пешеходов, мотоциклистов и велосипедистов — так называемых уязвимых участников дорожного движения. Несмотря на то, что некоторые страны приняли законы, направленные на устранение главных факторов риска и усиление мер защиты, таких, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, всеобъемлющие законы о дорожной безопасности обеспечивают защиту только 7 процентов населения мира. Даже в тех случаях, когда эффективные законы введены в действие, их исполнение по-прежнему осуществляется не на должном уровне.

2. В соответствии с мандатом на обеспечение координации, возложенным Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 58/289 на Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ), она, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, оказала содействие 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 77 партнерскими организациями. Расширяется участие в программе правительств и гражданского общества. Чтобы обеспечить оптимальную поддержку Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2010–2020 годы), специализация групп по проектам программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» была приведена в соответствие с пятью основными направлениями деятельности, определенными в Глобальном плане на Десятилетие¹, а именно: организация дорожного движения и повышение его безопасности, повышение безопасности на дорогах и мобильность населения, повышение надежности автотранспортных средств, повышение безопасности участников дорожного движения и повышение эффективности помощи жертвам автомобильных аварий. Учитывая важность обеспечения дорожной безопасности при эксплуатации парков автотранспортных средств, а также контроля за прогрессом в этой области, группы по проектам программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», касающимся безопасности дорожного движения, связанного с профессиональной деятельностью, контроля и оценки, продолжают свою работу.

3. В своей резолюции 66/260 Генеральная Ассамблея признала бремя, которое дорожно-транспортные происшествия создают для систем общественного здравоохранения и процесса развития во всем мире, отметив, что, если этими

¹ См. www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/.

проблемами не заниматься, то они могут негативно сказаться на устойчивом развитии стран и подорвать прогресс в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В этой резолюции, авторами которой стали около 80 стран, рассматривались вопросы, касающиеся принятия законодательства, информационно-разъяснительной работы, финансирования и контроля, и содержалась просьба к Генеральному секретарю представить Ассамблее на ее шестьдесят восьмой сессии доклад о прогрессе в деле повышения безопасности дорожного движения.

4. Это второй доклад, представленный во исполнение резолюции [64/255](#), в которой Генеральная Ассамблея провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность от происходящих во всем мире дорожно-транспортных происшествий. Он охватывает период с сентября 2011 года по август 2013 года и содержит описание мероприятий на международном уровне, осуществленных организациями системы Организации Объединенных Наций, глобальными учреждениями дорожной безопасности, частным сектором и гражданским обществом за период, прошедший со времени представления предыдущего доклада Генерального секретаря ([A/66/389](#)).

II. Прогресс в достижении целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

5. Со времени представления предыдущего доклада произошло несколько знаменательных событий, свидетельствующих о прогрессе в достижении целей Десятилетия, а также о настоятельной необходимости повышения дорожной безопасности. К этим событиям относятся Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, представление ВОЗ документа «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: поддержать Десятилетие действий»², проведение Недели безопасности дорожного движения во всем мире и объявление о создании Глобального альянса по уходу за пострадавшими на сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения, состоявшейся в мае 2013 года.

6. В своей резолюции [60/5](#) Генеральная Ассамблея предложила государствам-членам и международному сообществу объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. В 2012 году Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий перезапустила веб-сайт Всемирного дня памяти³ на 16 языках. Странам рекомендовалось также соорудить памятники жертвам дорожно-транспортных происшествий. В 2012 году было открыто несколько памятников в отдельных странах и регионах, информация о которых содержится на веб-сайте.

7. В своей резолюции [64/255](#) Генеральная Ассамблея предложила ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию глобального прогресса и готовить доклады о состоянии безопасности дорожного

² Имеется по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/.

³ См. www.worlddayofremembrance.org.

движения в мире. Во исполнение этой резолюции ВОЗ 14 марта 2013 года в Женеве представила общественности «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: поддержать Десятилетие действий». Это второй такого рода доклад. На презентации доклада, которая была открыта Генеральным директором ВОЗ и помощником Генерального директора по неинфекционным болезням и психическому здоровью, присутствовало около 200 участников. Во время церемонии представления доклада были показаны видеофильм, иллюстрирующий трагические последствия отсутствия безопасности на дорогах во всем мире, а также видеообращения мэра города Нью-Йорка; Глобального посланника кампании «За безопасные автомобильные дороги»; и председателя Комиссии по безопасности дорожного движения во всем мире. Доклад, подготовленный благодаря гранту благотворительного фонда Блумберга, содержит информацию и данные о состоянии дорожной безопасности в 182 странах и служит базисным ориентиром для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В представленных основных выводах и рекомендациях доклада подчеркивалась необходимость активизации действий по достижению целей Десятилетия, акцентирования внимания на уязвимых участниках дорожного движения и принятия и обеспечения исполнения эффективных законов о дорожной безопасности. Заместители министров из Мозамбика и Российской Федерации, а также послы или постоянные представители Бразилии, Египта, Мексики, Объединенных Арабских Эмиратов, Панамы, Румынии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Швеции и Эфиопии высказались в поддержку доклада и Десятилетия.

8. Вторая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, посвященная проблеме безопасности пешеходов, проводилась во всем мире 6–12 мая 2013 года и была отмечена рядом мероприятий, организованных в более чем 100 странах мира⁴. «Длинная короткая прогулка», глобальная информационно-пропагандистская кампания, организованная под эгидой инициативы «За безопасные автомобильные дороги» и кампанией Зенани Манделы при поддержке ВОЗ и многих партнеров, была основным элементом этих мероприятий⁵. К другим мероприятиям относились дискуссии на высоком уровне в Аргентине, Бельгии, бывшей югославской Республике Македония, Объединенных Арабских Эмиратах, Республике Молдова, Российской Федерации, Узбекистане, Уругвае и Хорватии и «Длинная короткая прогулка» в Азербайджане, Беларуси, Боснии и Герцеговине, Вьетнаме, Грузии, Камбодже, Китае, Лаосской Народно-Демократической Республике, Литве, Мексике, Намибии, Объединенной Республике Танзании, Румынии, Соединенных Штатах Америки, Таиланде, Уганде, Украине, Уругвае, Фиджи, Филиппинах и Южной Африке. В Гане, Египте, Коста-Рике и Тринидаде и Тобаго было произведено нанесение или обновление разметки на пешеходных переходах, а в Пакистане, Словакии, Уганде и Чешской Республике организованы мероприятия по пропаганде выбора более безопасных маршрутов в школу. Фотовыставки, посвященные безопасности пешеходов, и публичные дебаты в этой связи были организованы во Вьетнаме, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Таиланде, а теле- и радиointервью — в Индии, Камеруне, Демократической Республике Конго и Эквадоре. В рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения ВОЗ выпустила публикацию,

⁴ См. www.who.int/roadsafety/week/2013/en/index.html.

⁵ См. www.makeroadssafe.org/longshortwalk/Pages/homepage.aspx.

озаглавленную «Безопасность пешеходов: пособие по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов», подробное техническое руководство по эффективным практическим методам обеспечения безопасности пешеходов для специалистов⁶, а также информационно-пропагандистский документ, озаглавленный «Сделаем дороги безопаснее для пешеходов: краткий обзор состояния безопасности пешеходов во всем мире», и серию плакатов для руководящих органов⁷.

9. Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций отмечалась региональными комиссиями путем проведения информационно-пропагандистских мероприятий и мероприятий по повышению потенциала. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в сотрудничестве с Управлением транспортной безопасности Кореи организовала в Сеуле трехдневное совещание региональной группы экспертов по вопросу о прогрессе в повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на котором основное внимание было уделено уязвимым участникам дорожного движения. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) отметила Неделю проведением во Дворце Наций четырех основных и нескольких сопутствующих мероприятий⁸. К основным мероприятиям относились симпозиум по региональной проблематике управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, интерактивная сессия при участии молодежи «В поисках решения проблемы дорожной безопасности в мире», круглый стол, приуроченный к Международному дню безопасности на железнодорожных переездах, чтобы подчеркнуть важность обеспечения дорожной безопасности на железнодорожных переездах, и диспут по вопросам страхования и дорожной безопасности. К сопутствующим мероприятиям относились две церемонии подписания плакатов, выставка победителей третьего международного конкурса детских рисунков на тему безопасности на железнодорожных переездах, организованного Международным союзом железных дорог, и тестирование в целях контроля усталости водителей. Кроме того, ЕЭК в партнерстве с министерством инфраструктуры и транспорта Италии, группой эксплуатации автомобильных дорог ASTM-SIAS и итальянскими газетами принимала меры для пропаганды Недели и повышения уровня осведомленности о ней среди школьников и широкой общественности, раздав 230 000 книжных закладок в местных школах и пунктах взимания дорожных сборов вдоль автомобильной дороги протяженностью 1300 километров. По случаю проведения Недели ЕЭК также выпустила брошюру, в которой кратко излагаются соответствующие положения ряда правил эксплуатации транспортных средств, которые касаются повышения безопасности пешеходов и других уязвимых участников дорожного движения, а также информация о передовой практике из Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах (обе 1968 года), а также сводных резолюций по этим вопросам.

10. В мае 2013 года ВОЗ объявила о создании Глобального альянса по уходу за пострадавшими, сети правительственных и межправительственных, а также неправительственных организаций (НПО), включая международные профессиональные общества, которые участвуют в работе по улучшению ухода за по-

⁶ См. www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf.

⁷ См. www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe/en/index.html.

⁸ См. www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html.

страдавшими по всему спектру услуг — от доврачебной до реабилитационной помощи⁹. В мероприятии, организованном в рамках проведения шестьдесят шестой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения правительствами Бразилии, Мозамбика, Румынии и Таиланда и секретариатом ВОЗ, принимали участие почти 200 делегатов стран из всех регионов мира.

III. Международно-правовые документы, резолюции и директивные инструменты

11. В резолюциях 64/255 и 66/260 Генеральная Ассамблея призвала государства-члены принять и применять всеобъемлющее национальное законодательство в области дорожной безопасности в отношении основных факторов риска и защиты, с тем чтобы достичь целевого показателя в 50 процентов по охвату стран к 2020 году. В последней резолюции содержится призыв к государствам-членам стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся безопасности дорожного движения. Несмотря на некоторые улучшения в этих областях, прогресс остается медленным. По данным Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 года, только 28 стран приняли эффективные законы по всем пяти факторам риска с охватом всего лишь семи процентов населения мира.

12. В Европейском регионе ЕЭК продолжает работу по согласованию международных стандартов в области безопасности дорожного движения. Еще две договаривающиеся стороны присоединились к Конвенции о дорожном движении 1968 года, в результате чего число ее сторон увеличилось до 72. Между тем число договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1949 года по-прежнему составляет 96, а Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, — 50.

13. Большинство стран с развитой автомобильной промышленностью являются договаривающимися сторонами двух основных международных соглашений Организации Объединенных Наций и тем самым унифицировали законоположения об эксплуатации автотранспортных средств. К ним относятся Соглашение 1958 года 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, и его 132 правил, участниками которого является 51 договаривающаяся сторона, и Соглашение 1998 года о принятии глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и его 13 всеобъемлющих технических правил, участниками которого являются 33 договаривающиеся стороны. Оба соглашения открыты для присоединения любого государства-члена Организации Объединенных Наций или любой региональной организации экономической интеграции таких стран. Разработанные в рамках этих двух соглашений правила имеют аналогичные технические положения, при этом для обеспече-

⁹ См. www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/index.html.

ния согласованности между ними была подготовлена взаимная резолюция по двум соглашениям. Кроме того, два правила, которые касаются проведения периодических инспекций автотранспортных средств, включены в приложение к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Участниками соглашения являются 12 договаривающихся сторон и 17 стран, которые подписали, но не ратифицировали это соглашение.

14. Всемирный форум по согласованию правил в отношении автотранспортных средств принял новые правила и внес поправки в действующие в целях повышения безопасности эксплуатации автотранспортных средств. К ним относятся правило об удерживающих детских устройствах, вводящее процедуру испытания на устойчивость к воздействию бокового удара в целях усиления защиты головы пассажиров, особенно маленьких детей, и требование о перевозке детей в возрасте до 15 месяцев в автокреслах спиной по ходу движения; правило о модернизированных аварийных тормозных системах и системах предупреждения об отклонении от полосы движения; и правило о глобальном техническом регламенте в отношении безопасности эксплуатации автомобилей с двигателем на водородных топливных элементах. Были приняты другие соответствующие положения, имеющие целью уменьшить «слепую зону» со стороны пассажира на большегрузных автомобилях и улучшить обзор с места водителя других участников движения; обеспечить безопасность эксплуатации электромобилей; гарантировать безопасность пешеходов; улучшить системы освещения автомобиля и повысить надежность систем защиты от хлыстовой травмы позвоночника при наезде сзади. С этими и многими другими соглашениями и правилами, принятыми на Всемирном форуме, можно ознакомиться на веб-сайте ЕЭК¹⁰.

15. Рабочая группа ЕЭК по безопасности дорожного движения продолжала свою работу по пересмотру Конвенции о дорожном движении 1968 года с целью обеспечения согласованности между Конвенцией и другими международно-правовыми документами, в частности теми, которые были разработаны Всемирным форумом по согласованию правил в отношении автотранспортных средств. Участниками Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)¹¹ являются в настоящее время 48 договаривающихся сторон. ЕЭК в порядке содействия выполнению соглашения издал «дорожную карту», указывающую способы создания административных структур, необходимых для осуществления Соглашения (см. [ECE/TRANS/WP.15/217](#), приложение IV), и опубликовал в 2012 году сводное издание Соглашения, включая все поправки по состоянию вплоть до 1 января 2013 года.

16. В Европейском регионе Комитет ЕЭК по внутреннему транспорту утвердил План ЕЭК по проведению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и просил Рабочую группу по безопасности дорожного движения координировать и контролировать выполнение плана в тесном сотрудничестве с другими вспомогательными органами комитета, ведающими вопросами дорожной безопасности (см. [ECE/TRANS/224](#)). К этим органам относятся Всемирный форум по согласованию правил в отношении автотранспортных средств, Рабочая группа по дорожному транспорту, Рабочая группа по

¹⁰ См. www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html.

¹¹ United Nations publication, Sales No. E.12.VIII.1.

статистике транспорта и Рабочая группа по перевозке опасных грузов. Помимо этого, Комитет по внутреннему транспорту на своей ежегодной сессии в 2012 году принял всеобъемлющий план проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (ECE/TRAN/2014/4 и Corr.1 и 3), который приведен в соответствие с Глобальным планом для Десятилетия. План имеет целью обеспечить достижение общих целей ЕЭК в области дорожной безопасности путем сосредоточения усилий в приоритетных сферах деятельности, а также непрерывных действий по достижению каждой цели в ее географическом пространстве и за его пределами. Скорость выполнения плана будет во многом зависеть от наличия донорского финансирования.

17. На шестьдесят шестой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения, состоявшейся в мае 2013 года, была принята резолюция (WHA66.9), в которой делается ссылка на Конвенцию о правах инвалидов и одобряются рекомендации «Всемирного доклада об инвалидности», опубликованного ВОЗ и Всемирным банком в 2011 году¹². В резолюции содержится настоятельный призыв к государствам-членам выполнять Конвенцию о правах инвалидов, разработать национальные планы действий и улучшить сбор данных. Государствам-членам рекомендуется также обеспечить, чтобы все основные медико-санитарные службы охватывали лиц с инвалидностью, оказывали более существенную помощь неофициальным лицам, осуществляющим уход, и принимали меры, гарантирующие инвалидам доступ к услугам, позволяющим им приобретать или восстанавливать навыки и функциональные способности в кратчайшие сроки. В ней также содержится призыв к ВОЗ поддержать Совещание высокого уровня Генеральной Ассамблеи, посвященное осуществлению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и других согласованных на международном уровне целей в интересах инвалидов, которое состоится в сентябре 2013 года, и подготовить комплексный план действий ВОЗ, содержащий поддающиеся измерению результаты, к шестьдесят седьмой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения в 2014 году.

18. В 2011 году резолюции о дорожной безопасности были также приняты региональными отделениями ВОЗ в Западно-Тихоокеанском регионе и Северной и Южной Америке. В сентябре 2011 года план действий по дорожной безопасности был принят на пятьдесят первой сессии Руководящего совета Панамериканской организации здравоохранения (ПАОЗ), который служит для сектора здравоохранения руководством к действиям в области обеспечения дорожной безопасности в Северной и Южной Америке¹³, а в сентябре 2012 года резолюцию о насилии и предотвращении травматизма принял Региональный комитет ВОЗ по Западно-Тихоокеанскому региону¹⁴.

IV. Техническая поддержка и сотрудничество

19. Настоящий раздел структурирован с учетом пяти компонентов Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

¹² Имеется по адресу: www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html.

¹³ Имеется по адресу: tinyurl.com/nbu9lt5.

¹⁴ Имеется по адресу: tinyurl.com/odrquyen.

А. Компонент 1 — Организация дорожного движения и повышение его безопасности

20. В ноябре 2012 года Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) организовала министерское совещание по вопросам транспорта в регионе Центральной Америки, чтобы обсудить необходимость принятия всеобъемлющей политики в области логистики и мобильности, включая вопросы дорожной безопасности. На совещании была также подписана Центральноамериканская программа дорожной безопасности, разработанная министрами здравоохранения и транспорта 10 стран. В программе, которая построена по образцу Глобального плана действий для Десятилетия действий, участвуют ЭКЛАК, ВОЗ/ПАОЗ и Межамериканский банк развития. В 2012 году ЭКЛАК опубликовала доклад «Дорожная безопасность и общественное здравоохранение: стоимость лечения и реабилитации пострадавших в Колумбии, Перу и Чили»¹⁵, в котором содержится анализ лечения и реабилитации пострадавших и рекомендуются многоотраслевые принципы осуществления политики дорожной безопасности с учетом мер в области транспорта, здравоохранения и инфраструктуры. В 2013 году ЭКЛАК опубликовала доклад «Дорожная безопасность в Латинской Америке и Карибском бассейне: последние показатели и будущие вызовы»¹⁶, в котором обсуждаются примеры передовой практики и причины медленного улучшения показателей снижения смертности и травматизма.

21. ЭСКАТО организовала три национальных практикума по дорожной безопасности — в Азербайджане (октябрь 2011 года), Лаосской Народно-Демократической Республике (ноябрь 2012 года) и Шри-Ланке (февраль 2013 года) — чтобы оказать техническую помощь правительствам в разработке и уточнении их национальных задач, целей и показателей в контексте поддержки Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В конце 2011 года ЭСКАТО организовала несколько практикумов, включая Региональное совещание группы экспертов по вопросу о прогрессе в улучшении состояния дорожной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, посвященное системам сбора данных о дорожной безопасности, а также национальные практикумы в Азербайджане и Лаосской Народно-Демократической Республике. В целях содействия координации действий международного сообщества в области дорожной безопасности ЭСКАТО организовала также межучрежденческую видеоконференцию с ЕЭК, региональными отделениями ВОЗ для Западно-Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии, Азиатским банком развития и Всемирным банком для обсуждения деятельности в сфере дорожной безопасности на страновом уровне и поиска возможностей для сотрудничества.

22. Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии занимается созданием новых и расширением существующих сетей автомобильного и железнодорожного транспорта в регионе, а также осуществлением Программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках

¹⁵ Имеется по адресу: <http://tinyurl.com/obtr15b>.

¹⁶ Имеется по адресу: <http://tinyurl.com/19rc8ah>.

для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита (A/CONF.202/3, приложение I). Членами Проектной рабочей группы являются Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. ЕЭК и ЭСКАТО приняли участие в семнадцатой и восемнадцатой сессиях Проектной рабочей группы, состоявшихся в 2011 и 2012 годах в Алматы, и призвали страны-участницы Специальной программы Организации Объединенных Наций воспользоваться предоставляемой ЕЭК и ЭСКАТО соответствующей помощью в области укрепления потенциала обеспечения безопасности дорожного движения и другой технической помощью.

23. Международный транспортный форум при Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), межправительственная организация по транспортной политике, провел свой ежегодный саммит в мае 2012 года в Лейпциге, Германия, по теме «Бесперебойное транспортное сообщение: соединим транспортные сети»¹⁷. На саммите были рассмотрены вопросы улучшения бесперебойного транспортного сообщения, в том числе путем улучшения трансграничного движения и организации грузоперевозок в городах и обеспечения взаимодополняемости городского и междугороднего транспорта. В саммите участвовали министры 53 из 54 государств-членов организации.

24. Банки развития, участвующие в Многосторонней инициативе банков развития по обеспечению дорожной безопасности¹⁸, продолжали заниматься согласованием методов работы и сотрудничать в вопросах создания клиентской базы в области организации и повышения безопасности дорожного движения в нескольких странах, в частности Бразилии, Индии, Камбодже, Китае и Колумбии. В апреле 2012 года к этой инициативе присоединилась Андская корпорация развития, дав согласие на участие в совместной программе мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в целях содействия выполнению задач Десятилетия. В рамках этой инициативы Всемирный механизм дорожной безопасности организовал подготовку сотрудников Всемирного банка, Африканского банка развития и национальных министерств общественных работ в Тунисе в июне 2012 года. Эта подготовка была частью совместных усилий по активизации передачи навыков организации и повышения безопасности дорожного движения в страны с низким и средним уровнями дохода. Помимо этого, этот механизм проводил семинары, посвященные вопросам создания ведущих учреждений и безопасности инфраструктуры в странах-клиентах в поддержку мероприятий по организации и повышению безопасности дорожного движения. В ряде стран, в том числе Индии и Китае, Всемирный банк разработал проекты, основанные на концепции «системной матрицы безопасности», и начал работу над повышением потенциала правительства по управлению реализацией многоотраслевой программы дорожной безопасности.

25. Технический комитет Систем управления безопасностью дорожного движения Международной организации по стандартизации (ISO), в состав которого входят 45 стран и многие международные партнерские организации, разработал и опубликовал первый стандарт ISO по системам управления безопасно-

¹⁷ См. <http://2012.internationaltransportforum.org/>.

¹⁸ Африканский банк развития, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Межамериканский банк развития, Исламский банк развития и Всемирный банк.

стью дорожного транспорта в октябре 2012 года¹⁹. «ISO 39001:2012 — Системы управления безопасностью дорожного движения (БДД) — Требования с инструкцией по применению» готовы к сертификации и могут использоваться автономно, параллельно или вместе с другими стандартами систем управления, например, ISO 9 001 (Контроль качества) и ISO 14 001 (Окружающая среда).

26. В 2012 году были проведены два региональных практикума по вопросам создания потенциала в области разработки и обслуживания систем данных. Программа занятий на этих трехдневных практикумах была основана на документе «Системы данных: справочник по дорожной безопасности для руководителей и специалистов», изданном ВОЗ в 2010 году²⁰. Национальная администрация безопасности дорожного движения от имени министерства транспорта Соединенных Штатов и министерства транспорта Вьетнама организовала в сентябре 2012 года практикум в Западно-Тихоокеанском регионе. В этом мероприятии участвовали более 60 человек из секторов транспорта, охраны правопорядка и здравоохранения, представляющих 13 стран-участниц Организации азиатско-тихоокеанского сотрудничества. Практикум в Африканском регионе, проведенный в Аддис-Абебе в ноябре 2012 года, был совместно организован Экономической комиссией для Африки, Комиссией Африканского союза и ВОЗ. В практикуме участвовали более 60 представителей 25 африканских стран из различных секторов, включая транспорт, здравоохранение, охрану правопорядка, региональные экономические сообщества и проекты транспортных коридоров, а также представители НПО. Практикум был одним из двух параллельных практикумов по безопасности дорожного движения в Африканском регионе, приуроченных к проведению первого Дня безопасности дорожного движения в Африке 18 ноября 2012 года. Во втором практикуме по теме «Шаги к достижению целей по пяти компонентам Плана действий Африканского десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения» принимали участие должностные лица правительств и учреждений дорожной безопасности Африки, которые занимаются вопросами разработки и осуществления региональных и национальных стратегий дорожной безопасности. Этот практикум проходил под эгидой Программы разработки политики в области транспорта в субсахарской Африке.

27. В рамках Глобальной программы безопасности дорожного движения благотворительного фонда Блумберга Группа международных исследований проблемы травматизма университета Джона Хопкинса (Соединенные Штаты) занималась вопросами создания потенциала и повышения уровня осведомленности о проблематике дорожной безопасности в странах с низким и средним уровнем дохода с использованием различных методов, охватывающих все стороны предупреждения травматизма и направленных на применение в комплексе эффективного подхода к общественному здравоохранению, научных принципов и результатов изучения конкретного опыта в странах с низким и средним уровнем дохода. Группа охватила своей работой 481 участника в рамках проведения практикумов и 909 участников в рамках всех других методов обучения. К августу 2013 года Группа провела около 20 практикумов. Кроме того, она разработала бесплатную интерактивную сертифицированную программу по теме «Профилактика и сокращение дорожно-транспортного травматизма в

¹⁹ См. www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=44958.

²⁰ Имеется по адресу: www.who.int/entity/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html.

странах с низким и средним уровнем дохода»²¹ с использованием семи всеобъемлющих учебных модулей.

В. Компонент 2 — Повышение безопасности на дорогах и мобильность населения

28. Протоколы Международной программы оценки состояния дорог (МПОД), касающиеся картирования риска или «звездной» классификации дорог по критерию безопасности, применяются в 80 странах. В 2012 году было завершено самое крупное обследование, когда либо проведенное в отдельной стране, в Мексике (45 000 км дорог), а в 2013 году начата реализация крупнейшего транснационального проекта «СЕНСоР» с охватом 14 стран в Юго-Восточной Европе. Работа по повышению безопасности дорог до минимум трех звезд ведется в Бангладеш и Индии. Более 50 процентов мировой дорожной инфраструктуры относится по уровню безопасности для пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов или пассажиров автомобилей к низшей категории в одну или две звезды. В течение года была разработана модель оценки безопасности дорог вблизи школ с применением звездной классификации. МПОД расширила свою деятельность с созданием ChinaRAP и благодаря взаимодействию с органами дорожной администрации штатов в Соединенных Штатах через usRAP. Кроме того, интерактивный учебный модуль RAPCapacity²² позволяет получить подробную информацию об обновленной модели оценки состояния дорог МПОД и узнать способы ее использования, а также ознакомиться с ее технологической платформой ViDA.

29. Совместная конференция Международного конгресса по экологичному транспорту и Walk21 состоялась в Мехико в октябре 2012 года. Конференция проводилась по теме «Шаг в будущее». В работе конференции приняли участие около 1000 участников, в основном из стран Северной и Южной Америки, Азии и Европы. Вниманию участников было представлено несколько докладов о результатах исследований и директивных мерах в различных городах и странах с указанием усилий, направленных на поощрение использования экологичного транспорта и пропаганду ходьбы. Одним из ключевых вопросов, который затрагивался во время дискуссий, являлся вопрос о необходимости создания транспортных систем и населенных пунктов, которые способствуют здоровому образу жизни и комфортным условиям быта населения.

30. Женевский центр планирования программ Международной дорожной федерации (МДФ) учредил группу экспертов по дорожной безопасности, включая пять тематических подгрупп, с полномочиями на проведения аудита безопасности дорог и создание потенциала, с тем чтобы иметь возможность комплексно заниматься проблематикой дорожной безопасности. Объединяя ведущих специалистов дорожной отрасли, группа экспертов помогает восполнить так называемый «инфраструктурный пробел» в существующих глобальных стратегиях дорожной безопасности, на что также обращалось внимание в ходе дискуссий на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в 2010 году. Группа экспертов опубликовала всеобъемлющие Руководящие принципы МДФ по разра-

²¹ См. <http://tinyurl.com/qyzhukw>.

²² Имеется по адресу: <http://capacity.irap.org/>.

ботке генеральных планов обеспечения безопасности дорожного движения²³, призванные служить руководством и источником практических и надежных рекомендаций для муниципальных органов власти по вопросам повышения безопасности в их населенных пунктах. Публикация дополняется документом «Мировая дорожная статистика МДФ»²⁴, ежегодным сборником данных о дорожно-транспортных происшествиях из первичных источников по более чем 200 странам. Отделение МДФ в Индии разработало и испытало компьютерное приложение для сбора данных дорожной полицией на месте автомобильных аварий.

31. Всемирная дорожная ассоциация (ПМАДК) начала разработку всеобъемлющего Интернет-ресурса по вопросам дорожной безопасности в сотрудничестве с ВОЗ, ОЭСР, Всемирным банком и Африканским банком развития. Этот Интернет-ресурс содержит руководящие и технические рекомендации и справочные документы. Кроме того, ПМАДК опубликовала руководящие принципы в помощь инженерам и руководителя автодорожной отрасли в целях повышения безопасности дорожной инфраструктуры²⁵.

С. Компонент 3 — Повышение безопасности автотранспортных средств

32. На ежегодной сессии Комитета по внутреннему транспорту в 2012 году был предусмотрен этап заседаний по вопросам политики, посвященный интеллектуальным транспортным системам. Этот этап сыграл кардинальную роль в содействии осознанию необходимости внедрения интеллектуальных транспортных систем. В ходе сессии Комитет представил стратегический пакет документов ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам. После принятия пакета несколько органов Комитета по внутреннему транспорту рассмотрели вопросы оптимизации использования преимуществ все более доступных интеллектуальных технологий. В рамках Рабочей группы по перевозке опасных грузов продолжилась работа по изучению способов применения интеллектуальных транспортных систем для повышения сохранности и безопасности опасных грузов при их транспортировке. Во время министерского круглого стола по интеллектуальным транспортным системам на девятнадцатом Всемирном конгрессе по интеллектуальным транспортным системам, который состоялся в Вене в 2012 году, ЕЭК особо подчеркивала роль интеллектуальных транспортных систем в обеспечении более безопасных, более экономичных и более экологичных средств передвижения. В качестве следующего шага в деле осуществления «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам она организовала совместный практикум по интеллектуальным транспортным системам в странах с формирующейся рыночной экономикой в сотрудничестве с Международным союзом электросвязи (МСЭ) в июне 2013 года. Практикум был посвящен проблемам невнимательности водителей и дорожной безопасности, и МСЭ и ЕЭК было предложено — в сотрудничестве с правительствами, директивными органами, службами нормативного регулирования, организациями по разработке стандартов, промышленными кругами,

²³ Имеется по адресу: www.irfnet.ch.

²⁴ Там же.

²⁵ Руководящие принципы имеются в бесплатном доступе по адресу: www.piarc.org.

гражданским обществом и соответствующими международными и региональными организациями — обеспечить контроль за выполнением плана из 10 пунктов, принятого на совещании.

33. В 2011 году была учреждена Глобальная программа оценки новых автомобилей, призванная служить платформой сотрудничества программ оценки новых автомобилей и побуждать их разработку во всех регионах мира, особенно в странах с высокими темпами автомобилизации. Программы оценки новых автомобилей позволяют определять рейтинг безопасности автомобилей различных марок по итогам независимых испытаний на безопасность при столкновении с препятствием. Первое ежегодное совещание Глобальной программы оценки новых автомобилей состоялось в Мелаке, Малайзия, в мае 2012 года при участии представителей всех девяти действующих программ оценки новых автомобилей во всем мире. Участники совещания приняли Мелакскую декларацию, в которой был одобрен компонент повышения безопасности автотранспортных средств Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Глобальная программа оценки новых автомобилей поддерживает также разработку программ оценки новых автомобилей в странах Латинской Америки и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Латиноамериканская программа оценки новых автомобилей (начатая в 2010 году) уже позволила проверить 28 марок автомобилей. Результаты тестирования показывают, что по степени безопасности самые популярные в регионе автомобили на 20 лет отстают от автомобилей, продаваемых в Европе и Северной Америке. Отсутствие подушек безопасности и недостаточная прочность корпуса являются основными причинами низкого рейтинга этих автомобилей. Некоторый прогресс был достигнут в 2011 году, когда ряд марок автомобилей получили четыре звезды в рейтинге безопасности и были отмечены улучшения в повышении надежности детских автокресел. Первые результаты краш-тестов в рамках программы оценки новых автомобилей в странах АСЕАН были опубликованы в январе 2013 года. Результаты и здесь свидетельствуют об обнадеживающем прогрессе, учитывая, что две марки получили пять звезд; вместе с тем некоторые популярные марки по-прежнему не отличаются высоким уровнем безопасности. На ежегодном совещании Глобальной программы оценки новых автомобилей, которое состоялось в Сеуле в мае 2013 года, была принята Сеульская декларация. В ней содержался призыв к заключению глобального соглашения, которое предусматривало бы необходимость обеспечения соответствия всех новых пассажирских автомобилей во всем мире минимальным стандартам Организации Объединенных Наций по результатам испытаний на безопасность при столкновении (правила 94 и 95 ЕЭК), и рекомендовалось как можно скорее принять глобальные технические правила в отношении электронной системы динамической стабилизации (№ 8)²⁶ и защиты пешеходов (№ 9)²⁷.

²⁶ См. www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr8.html.

²⁷ См. www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr9.html.

D. Компонент 4 — Повышение безопасности участников дорожного движения

34. Каждый год более 270 000 пешеходов гибнут на дорогах во всем мире. Руководство под названием «Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов»²⁸ было представлено в мае 2013 года. Это руководство является последним в серии руководств ВОЗ, Всемирного банка, Фонда Международной автомобильной федерации «Автомобиль и общество (Фонд ФИА) и Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, которые за последние шесть лет опубликовали ряд руководств по внедрению передового опыта с охватом ключевых вопросов, рассматриваемых во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма (2004 год). В руководстве анализируются основные факторы риска травматизма среди пешеходов — скорость, употребление алкоголя водителями и пешеходами, отсутствие безопасной инфраструктуры для пешеходов и плохая видимость — и проверенные методы снижения числа случаев увечья и гибели пешеходов.

35. В августе 2013 года ВОЗ представила пособие под названием «Укрепление законодательства о дорожной безопасности: практическое и справочное пособие для стран»²⁹. В этом пособии указывается «дорожная карта» по принятию всеобъемлющего законодательства, касающегося пяти поведенческих факторов риска и первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, и описываются методы и имеющиеся ресурсы, которые специалисты и руководители могут использовать для принятия всеобъемлющих новых законов или правил или изменения действующих в контексте целостной стратегии дорожной безопасности.

36. Глобальная программа дорожной безопасности благотворительного фонда Блумберга³⁰ продолжает оказывать содействие в применении практических мер уменьшения числа случаев гибели и увечья в дорожно-транспортных происшествиях в 10 странах: Бразилии, Вьетнаме, Египте, Индии, Камбодже, Кении, Китае, Мексике, Российской Федерации и Турции. Шесть партнерских организаций (Ассоциация за безопасные международные дорожные путешествия, Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Школа общественного здравоохранения Блумберга при университете Джона Хопкинса, Глобальный механизм Всемирного банка по обеспечению дорожной безопасности и Всемирная организация здравоохранения) оказывают содействие национальным правительственным и неправительственным организациям в проведении мероприятий и координации их деятельности. В 2012 году было улучшено законодательство, касающееся нескольких из пяти поведенческих факторов риска, в пяти странах (Бразилии, Вьетнаме, Кении, Китае и Мексике) и проводятся активные социальные рекламные кампании в восьми охваченных проектом странах. В некоторых странах, где осуществляется проект, улучшены показатели использования ремней безопасности или шлемов и снижено число случаев управления транспортным средством в нетрезвом состоянии или на-

²⁸ Имеется по адресу: www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian/en/.

²⁹ Имеется по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html.

³⁰ См. www.mikebloomberg.com/index.cfm?objectid=E4B3F799-C29C-7CA2-F02C7771E3A8BC50.

рушения скоростного режима. ВОЗ создала библиотеку масс-медийных кампаний³¹ для обмена передовым опытом. В девяти странах реализации проекта усилено полицейское патрулирование на дорогах, и более чем 6000 сотрудников дорожной полиции прошли обучение для повышения своих профессиональных навыков. В апреле 2012 года Группа международных исследований проблемы травматизма университета Джона Хопкинса опубликовала специальный выпуск издания «Профилактика дорожно-транспортного травматизма» под названием «Бремя дорожно-транспортного травматизма для системы общественного здравоохранения: оценка ситуации в десяти странах с низким и средним уровнем дохода», в который вошли 11 научных статей, написанных в соавторстве с национальными участниками проекта дорожной безопасности³².

37. Деятельность Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения в 2012 году была направлена на активизацию и поддержку гуманитарной работы Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца путем пропагандистских акций, направленных на снижение уязвимости и предотвращение дорожно-транспортных происшествий и обеспечение эффективной первой помощи пострадавшим в автомобильных авариях. Партнерство продолжало работу по распространению передового опыта в 35 странах, уделяя первоочередное внимание укреплению потенциала ведущих ведомств дорожной безопасности и дорожной полиции, работая с партнерами и членами над повышением согласованности и расширением усилий по обеспечению дорожной безопасности в рамках Десятилетия действий и организуя обмен знаниями с помощью проведения региональных семинаров. Пятый ежегодный азиатский семинар, состоявшийся в Бангкоке в ноябре 2012 года³³, был посвящен роли средств массовой информации в пропаганде безопасности дорожного движения, началу реализации проекта пропаганды дорожного движения в партнерстве с национальными обществами Красного Креста и Красного Полумесяца с использованием стратегического механизма Международной федерации гуманитарной дипломатии и руководству Программой грантов благотворительного фонда Блумберга на обеспечение дорожной безопасности.

38. Опираясь на опыт осуществления успешной программы пропаганды использования шлемов во Вьетнаме, Азиатский фонд предупреждения травматизма³⁴ и его партнеры выступили с Глобальной инициативой привития культуры использования шлемов в Азии, Африке и Латинской Америке, чтобы способствовать изменению политики и принятию инвестиционных решений, которые могли бы привести к расширению и укоренению практики ношения мотоциклетных шлемов. Камбоджийская инициатива привития культуры использования шлемов возглавила усилия в поддержку призыва «Пассажиры мотоциклов, включая детей, должны надевать шлемы». Эта инициатива была представлена министру транспорта в январе 2013 года, чтобы побудить правительство одобрить проект закона об использовании шлемов пассажирами, национальную политику дорожной безопасности и 10-летний план действий, а также трехлетний план действий по использованию шлемов. В марте 2013 года Меж-

³¹ См. www.youtube.com/playlist?list=PL9S6xGsoqIBWAhPnNtIDoxP3OcRYqaQa0.

³² См. www.tandfonline.com/toc/gcpi20/13/sup1.

³³ См. www.grspasia.org/index.php?p=arc12.

³⁴ См. <http://www.asiainjury.org>.

дународная организация помощи инвалидам («Хэндикэп интернэшнл») и Коалиция за дорожную безопасность вновь обратились с этим призывом.

39. «Аменд», НПО, которая разрабатывает, осуществляет и оценивает программы профилактики дорожно-транспортного травматизма в субсахарской Африке, продолжает пропагандировать использование школьных ранцев с рефлекторами, чтобы повысить безопасность детей на дорогах по пути в школу. Она также проводила аудиты дорожной безопасности и предлагала инфраструктурные решения в районах вблизи школ, где дети подвергаются высокому риску. Организация занималась также обучением, подготовкой к получению прав и обеспечением шлемами водителей мототакси, а также пропагандистской работой по повышению внимания правительств к проблеме дорожной безопасности в регионе.

Е. Компонент 5 — Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

40. Глобальный альянс ВОЗ по уходу за пострадавшими, о создании которого было объявлено в мае 2013 года, занимается оказанием консультативной помощи и поддержки правительствам в значительном улучшении ухода за пострадавшими на постоянной и доступной основе путем систематического предоставления необходимых услуг в области травматологии. Этими услугами могут воспользоваться все получившие травму лица, независимо от их личности или платежеспособности. Цели работы Альянса заключаются в повышении качества травматологической помощи через содействие планированию, созданию и мониторингу систем травматологической помощи в странах и пропаганду передового опыта и необходимости изменения политики, чтобы улучшить уход за пострадавшими в дорожных авариях.

41. По данным Всемирного доклада ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения 2013 года, 111 стран имеют единый государственный телефонный номер вызова экстренных служб, который позволяет пострадавшим получить неотложную помощь до госпитализации; девять стран имеют единый субнациональный подобный номер и 12 — несколько таких номеров. В целом существует более 100 различных номеров вызова служб экстренной помощи. Более 40 стран не имеют единого государственного телефонного номера вызова экстренных служб. Кроме того, с ростом глобализации и международного туризма многие люди, находясь в зарубежных странах, не знают местного телефонного номера, по которому следует обращаться за экстренной помощью. Это может помешать оказанию неотложной, а нередко жизненно необходимой помощи. Введение единого общемирового номера экстренной помощи позволило бы значительно упростить оказание своевременной неотложной помощи.

42. Инициатива «Травма промис», с которой выступили Лондонская школа гигиены и тропической медицины, журнал «Ланцет» и Всемирная организация здравоохранения, является акцией по содействию использованию дешевых непатентованных лекарственных препаратов для уменьшения кровотечения при тяжелых травмах и тем самым спасения жизни потерпевших.

43. В рамках текущих усилий по поддержке целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в контексте первой помощи после аварий, в 2012 году при поддержке ВОЗ в ответ на призыв НПО

всего мира учредить форум для обмена передовым опытом и коллективных действий по обеспечению дорожной безопасности и защиты прав жертв дорожно-транспортных происшествий был создан Глобальный альянс НПО за дорожную безопасность³⁵. Альянс имеет в настоящее время 160 действительных членов из более чем 90 стран. Он организовал третью Глобальную встречу НПО, занимающихся пропагандой безопасности дорожного движения и защитой потерпевших, в Турции в апреле 2013 года при участии представителей из 70 НПО.

V. Информационно-разъяснительная работа

44. Организация «Друзья Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения» в составе официальных представителей министерств здравоохранения и транспорта из 22 государств-членов и 5 международных учреждений, которая была учреждена в 2009 году, продолжает активно влиять на формирование политической повестки дня Десятилетия³⁶. По приглашению правительства Швеции и ВОЗ организация «Друзья Десятилетия» провела совещание в июне 2013 года в Стокгольме для оценки прогресса и планирования дальнейших шагов. На совещании были проведены дискуссии по вопросам включения задачи обеспечения дорожной безопасности в будущие цели в области устойчивого развития, разработки глобальных показателей и целевых параметров в области дорожной безопасности и создания схем инновационного финансирования в поддержку выполнения Глобального плана для Десятилетия.

45. Международные награды принца Майкла Кентского в области дорожной безопасности присуждаются ежегодно за выдающиеся достижения и инновации, способствующие повышению безопасности дорожного движения. В 2013 году международную премию получили шесть организаций, а в 2012 году восемь³⁷.

46. В апреле 2013 года в Париже состоялся кинофестиваль, посвященный дорожной безопасности³⁸, который был организован фондом «Лазер интернэшнл» при поддержке фонда ФИА. Цель фестиваля заключалась в том, чтобы сравнить кинофильмы о дорожной безопасности из Африки, Азии, Европы, Латинской Америки и Северной Америки, а также организовать прокат этих фильмов в целях содействия осуществлению задач Десятилетия по обеспечению безопасности дорожного движения. На фестивале также пропагандировался передовой опыт в отношении нейтрализации ключевых факторов риска, безопасности пешеходов и экономической эффективности качественных объектов дорожной инфраструктуры. Фестиваль предусматривал номинации по шести категориям: картины, снятые молодыми режиссерами; кампании и реклама дорожной безопасности; обучение и подготовка водителей; новые технологии; профилактика дорожных происшествий; и освещение в средствах массовой информации.

47. В апреле 2012 года Всемирный банк провел параллельное мероприятие на весеннем совещании, посвященное роли НПО как партнеров в проведении ме-

³⁵ См. www.roadsafetyngos.org/.

³⁶ См. www.roadsafetyfim.org/index.php/en/.

³⁷ См. www.roadsafetyawards.com/international/default.aspx.

³⁸ См. www.worlddayofremembrance.org/about-world-day

роприятий по созданию надежных систем дорожной безопасности в странах с низким и средним уровнем дохода во время проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. На этом совещании были изучены возможности совместного взаимодействия с банками развития в усилиях по оказанию помощи в осуществлении программ дорожной безопасности.

48. В декабре 2012 года кампания «Сделаем дороги более безопасными» опубликовала документ под названием «Безопасные и экологичные дороги»³⁹, в котором она убеждала в необходимости включения задачи обеспечения дорожной безопасности в повестку дня в области развития на период после 2015 года. За этим документом последовал четвертый доклад Комиссии по глобальной дорожной безопасности «Безопасные дороги для всех: повестка дня на период после 2015 года в области здравоохранения и развития»⁴⁰, в котором также содержится настоятельный призыв о включении целевого задания по безопасности дорожного движения в будущие цели в области устойчивого развития.

49. Опираясь на имеющиеся научные данные и передовой опыт во всем мире, Международная автомобильная федерация приступила к глобальному исследованию в порядке подготовки к повестке дня в области развития на период после 2015 года. В исследовании будут определены и освещены региональные соответствующие мероприятия, действия и политика, которые в случае их распространения могут способствовать выполнению поставленной в области дорожной безопасности задачи и служить источником информации в поддержку международных и местных усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, направленных на осуществление задач и достижение целей Десятилетия действий.

50. Глобальная молодежная сеть в поддержку дорожной безопасности YOURS (Youth for Road Safety) уже представляет более 80 стран. YOURS оказывала содействие в проведении со своими партнерами региональных молодежных ассамблей по дорожной безопасности на Ближнем Востоке, в Африке и Европе. В целях повышения уровня информированности молодежи о проблемах дорожной безопасности YOURS опубликовала комплект практических материалов по дорожной безопасности для молодежи Youth and Road Safety Action Kit⁴¹ при техническом содействии Центра Соединенных Штатов по контролю и профилактике заболеваний и ВОЗ. Комплект практических материалов, который предусматривает использование интерактивной и коллегиальной методики обучения молодежи, является ключевым документом, используемым YOUTH при проведении занятий по повышению уровня знаний молодежи. Такие занятия проводились в Белизе, Кении, Сент-Люсии и Омане.

51. Деятельность ЕЭК по повышению уровня осведомленности о дорожной безопасности и жертвах дорожно-транспортных происшествий включала проведение информационно-пропагандистской кампании ЕЭК по дорожной безопасности с участием Международной федерации баскетбола (ФИБА) и партнерства ФИБА-Европа в рамках чемпионата Европы по баскетболу 2011 года, который состоялся в Литве в 2011 году. ЕЭК также открыла мемориальную

³⁹ Имеется по адресу: www.fiafoundation.org/publications/Documents/Sustainable_Transport_Goal_report.pdf.

⁴⁰ Имеется по адресу: www.makeroadssafe.org/publications/Pages/homepage.aspx.

⁴¹ Имеется по адресу: www.youthforroadssafety.org/activities/capacity_development/publications.

скульптуру, посвященную Десятилетию, в парке имени Христаоса Полентаса в Ханье, Греция, в ноябре 2011 года по инициативе Ассоциации помощи и солидарной поддержки семей жертв дорожно-транспортных происшествий.

52. Одним из основных направлений деятельности Глобальной программы дорожной безопасности благотворительного фонда Блумберга является привлечение внимания средств массовой информации к проблеме дорожной безопасности в 10 странах-участницах. В сентябре 2012 года в Веллингтоне в преддверии одиннадцатой Всемирной конференции по предупреждению травматизма и обеспечению безопасности для журналистов из 11 стран был проведен практикум продолжительностью в два с половиной дня по ознакомлению с ключевыми вопросами и тенденциями в области дорожной безопасности и оказания им содействия в выборе темы и написании статей по проблемам дорожной безопасности. Участники из Бангладеш, Бразилии, Вьетнама, Ганы, Египта, Индии, Камбоджи, Кении, Китая и Новой Зеландии представляли ведущие национальные печатные и вещательные органы, включая газеты «Фолья ди Сан-Паулу», «Пномпень пост», «Таймс оф Индия» и «Вьетнам ньюс». В роли экспертов по различным темам выступали сотрудники ВОЗ, Школы общественного здравоохранения Блумберга при университете Джона Хопкинса и университета Отаго (Новая Зеландия). ВОЗ затем провела семинары для журналистов в девяти странах.

53. Бельгия, Франция и канадская провинция Квебек продолжают сотрудничать в деле пропаганды Десятилетия действий и мероприятий по каждому его компоненту во франкоязычных странах. Они организовали конференцию на тему «Молодежь и дорожная безопасность» в Лионе, Франция, в ноябре 2012 года, в которой приняли участие 150 представителей. На конференции был принят текст заявления о содействии мобилизации усилий франкоязычных стран по обеспечению безопасности дорожного движения, который был подписан бельгийским министром, ведающим вопросами дорожной безопасности, молодежными ассоциациями Алжира, Камеруна, Нигера, Сенегала, Туниса и Франции, а после конференции — представителями Того и Бенина.

54. Газета «Гардиан (Соединенное Королевство)» благодаря гранту Фонда безопасности дорожного движения использует свою Интернет-страницу для расширения освещения проблем глобальной дорожной безопасности во время Десятилетия действий в контексте инициативы «Глобальная безопасность дорожного движения — в центре внимания»⁴².

55. Благодаря своей Программе грантов на обеспечение дорожной безопасности, финансируемой фондом ФИА, Международная автомобильная федерация оказывала поддержку в реализации инициатив обеспечения безопасности пешеходов. К ним относились образовательные мероприятия для детей, медийные и информационно-пропагандистские акции, которые проводились в ее 26 клубах-членах в 22 странах по всему миру.

⁴² См. www.guardian.co.uk/global-development/series/global-road-safety-in-focus.

VI. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия

56. Помимо «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: поддержать Десятилетие действий», в 2013 году были опубликованы региональные фактологические бюллетени с освещением состояния безопасности дорожного движения во всех шести регионах ВОЗ⁴³, а также инфографика с резюме основных аспектов доклада.

57. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения в целях поддержки усилий по повышению качества данных о состоянии дорожной безопасности профинансировал создание Иbero-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения, с тем чтобы помочь структурировать и унифицировать способы сбора и представления латиноамериканскими странами информации о дорожно-транспортных происшествиях. Введенный в действие Центр, который является результатом партнерства между Международным транспортным форумом ОЭСР, с использованием его Международной базы данных по дорожно-транспортным происшествиям, Всемирным банком, Иbero-американским банком развития, Андской корпорацией развития, департаментом транспорта Испании и 22 латиноамериканскими странами, может служить моделью для других регионов в отношении обеспечения соответствия международным стандартам управления системами данных о дорожной безопасности.

58. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения опубликовала свой ежегодный доклад за 2013 год⁴⁴. В качестве постоянной рабочей группы Объединенного исследовательского центра ОЭСР и Международного транспортного форума по вопросам транспорта Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения имеет в своем составе экспертов по вопросам безопасности дорожного движения и исследовательские институты, национальные автодорожные и транспортные органы, международные организации, университеты и компании автомобильной промышленности и другие ассоциации из стран-членов ОЭСР и стран, не являющихся членами ОЭСР. Ее основные задачи состоят в содействии международному сотрудничеству в области сбора и анализа данных о безопасности дорожного движения. Ежегодный доклад за 2013 год содержит предварительный обзор показателей дорожной безопасности за 2011 год по 37 странам, предварительные данные за 2012 год и подробные отчеты по отдельным странам, а также описание принятых стратегий и поставленных задач в области безопасности дорожного движения.

59. Европейский совет по транспортной безопасности опубликовал свой ежегодный доклад об индексе эффективности мер по обеспечению безопасности на дорогах⁴⁵ в июне 2013 года. Доклад является программным документом, предназначенным для оказания помощи государствам-членам Европейского союза в повышении безопасности дорожного движения путем сопоставления показателей деятельности государств-членов, содействия в выявлении передового опыта в Европейском регионе и привлечения внимания к этой проблеме

⁴³ См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/index.html.

⁴⁴ Имеется по адресу: <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>.

⁴⁵ Имеется по адресу: <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>.

политических кругов. В нем также даются конкретные рекомендации относительно действий, которые государства-члены могли бы предпринять.

60. Сеть по исследованию дорожного травматизма продолжает поддерживать исследовательский потенциал в странах с низким и средним уровнем дохода. Благодаря проведению региональных практикумов в Южной Америке, Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе Сеть охватила в общей сложности 92 человека из 35 стран. Она организовала также веб-семинары с участием лекторов из хорошо известных учреждений и обсуждения с использованием самых современных средств коммуникации, позволяющих обеспечить участие в них специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения в этих странах. Сеть облегчает обмен идеями и опытом между научными учреждениями благодаря использованию нескольких платформ, в частности ежеквартального информационного бюллетеня. Она также способствует проведению дискуссий и обмену идеями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма на таких платформах, как Online Forum, а также в социальных сетях Facebook и Twitter. Сеть оказывает финансовую поддержку бенефициарам своих программ, что позволило опубликовать 10 статей в рецензируемых научных журналах, в том числе результаты проведенного Сетью исследования во многих странах под названием «Использование нестандартных мотоциклетных шлемов в странах с низким и средним уровнем дохода: многоцентровое исследование» в журнале по проблематике предупреждения травматизма.

VII. Финансовая поддержка

61. Благотворительный фонд Блумберга по-прежнему остается самым крупным финансовым донором, предоставляющим средства на поддержку глобальных усилий в области безопасности дорожного движения. Его помощь позволила осуществить мероприятия, которые, как было установлено, способствовали снижению числа случаев гибели и увечья людей в дорожно-транспортных происшествиях в 10 целевых странах, как подчеркивается в докладе под названием «В авангарде глобального движения по повышению безопасности дорожного движения»⁴⁶, представленного в 2013 году.

62. Со времени после представления предыдущего доклада Генерального секретаря правительство Соединенного Королевства, через министерство по вопросам международного развития, выделило Глобальному механизму по обеспечению безопасности дорожного движения 1,5 млн. фунтов стерлингов в 2013 году на мероприятия по повышению дорожной безопасности в странах с низким и средним уровнем дохода. Глобальный механизм Всемирного банка по обеспечению безопасности дорожного движения обеспечивает финансирование и техническую помощь глобальным, региональным и национальным структурам в расширении их возможностей осуществления эффективных программ обеспечения безопасности дорожного движения.

⁴⁶ См. http://mikebloomberg.com/Bloomberg_Philanthropies_Leading_the_Worldwide_Movement_to_Improve_Road_Safety.pdf.

63. Программа грантов на обеспечение безопасности дорожного движения⁴⁷, финансируемая Глобальной программой дорожной безопасности благотворительного фонда Блумберга и управляемой Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, была введена в действие в 2012 году для укрепления потенциала НПО в области информационно-пропагандистской деятельности в поддержку совершенствования политики и действий в области безопасности дорожного движения в целях снижения числа случаев гибели и тяжелого увечья людей в результате дорожно-транспортных происшествий. Всего на реализацию 12 проектов было выделено более 630 000 долл. США.

64. При поддержке Фонда дорожной безопасности, и в частности доноров в лице компаний Allianz и Bosch⁴⁸, в рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения в 2013 году, небольшие гранты были предоставлены 40 НПО на конкурсной основе. Эти НПО пропагандировали и поддерживали меры по обеспечению безопасности пешеходов во всем мире путем проведения шествий, медиа-кампаний и других акций.

VIII. Выводы и рекомендации

65. С момента представления предыдущего доклада Генеральной Ассамблеи о безопасности дорожного движения было проведено много мероприятий на местном, национальном, региональном и международном уровнях. В частности, за интервал в два года были проведены следующие четыре глобальных мероприятия: вторая Глобальная неделя безопасности дорожного движения, представление «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год: поддержать Десятилетие действий», Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий и создание Глобального альянса по уходу за пострадавшими.

66. Необходимо еще многое сделать для достижения цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), как указывается в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 года, особенно в отношении защиты уязвимых участников дорожного движения, принятия и обеспечения исполнения эффективных законов о безопасности дорожного движения и снижения числа случаев травматизма и гибели в дорожно-транспортных происшествиях. Необходимо использовать более систематический подход к решению проблем дорожной безопасности по всем пяти компонентам, изложенным в Глобальном плане для Десятилетия.

67. Проблема финансовой поддержки в области дорожной безопасности остается нерешенной и препятствует достижению цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Необходимо дополнительное финансирование в поддержку деятельности организаций системы Организации Объединенных Наций, государств-членов и гражданского общества в области обеспечения безопасности дорожного движения.

⁴⁷ См. www.grsroadsafety.org/grants-hrogramme.

⁴⁸ См. www.roadsafetyfund.org/.

68. С тем чтобы Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения воплотилось в дополнительные конкретные мероприятия и привело, как планировалось, к спасению 5 миллионов жизней, Генеральной Ассамблее рекомендуется призвать государства-члены:

а) решать проблему безопасности дорожного движения на целостной основе, начиная с внедрения или продолжения внедрения эффективной системы управления дорожной безопасностью, включая определение ведущего ведомства; межведомственного сотрудничества между департаментами дорог/транспорта, полиции/юстиции, здравоохранения и образования; разработки государственных планов безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия; и повышения качества статистики и сбора данных о безопасности дорожного движения;

б) присоединиться к действующим международно-правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, в частности конвенциям о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года и соглашениям 1958 и 1998 года Всемирного форума Организации Объединенных Наций по согласованию правил в отношении транспортных средств, а также, помимо присоединения, применять, внедрять и пропагандировать их положения или правила безопасности;

в) разработать всеобъемлющее национальное законодательство и регламент по безопасности дорожного движения, прежде всего с учетом пяти факторов риска (скоростной режим, ремни безопасности, детские удерживающие устройства, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и мотоциклетные шлемы), с тем чтобы выполнить поставленную Генеральной Ассамблеей задачу принятия 50 процентами государств-членов надлежащего законодательства и улучшения исполнения законодательства за счет систематических и целенаправленных правоприменительных действий и социальных рекламных кампаний;

г) укрепить и улучшить работу служб, оказывающих доврачебную помощь, травматологическую помощь и помощь в реабилитации, включая поощрение введения единого всемирного телефонного номера вызова служб экстренной помощи, с тем чтобы согласовать и уменьшить время реагирования для оказания первой помощи пострадавшим в дорожных авариях;

д) оказать помощь государствам-членам в разработке политики и законов, защищающих случайно оказавшихся на месте происшествия лиц и персонал служб экстренного реагирования, которые оказывают помощь пострадавшим;

е) разработать механизмы устойчивого финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

ж) обеспечить проведение Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий как средства повышения осведомленности общественности, помимо других международных, региональных, субрегиональных и национальных мероприятий;

h) созвать конференция высокого уровня по среднесрочному обзору прогресса в осуществлении планов Десятилетия и обсуждения дальнейших шагов;

i) продолжать сбор более полных и качественных данных о случаях гибели и увечья в дорожно-транспортных происшествиях.

69. Генеральная Ассамблея может также пожелать:

a) рекомендовать государствам-членам:

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

ii) разработать стратегии, политику и программы, акцентирующие внимание на потребностях уязвимых участников дорожного движения;

iii) принять участие в программах оценки новых автомобилей, с тем чтобы способствовать наличию потребительской информации о безопасности эксплуатации автотранспортных средств;

b) признать важность имеющихся механизмов финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и необходимости создания инновационных механизмов;

c) обратиться с просьбой об инициировании процесса разработки комплекса глобальных и национальных контрольных параметров и показателей, используя которые можно будет систематически оценивать достигнутый прогресс;

d) признать, в контексте обсуждения повестки дня в области развития на период после 2015 года, что отсутствие дорожной безопасности является серьезным препятствием, мешающим устойчивому развитию;

e) просить представить Ассамблее на ее шестьдесят девятой сессии доклад по эти вопросам.