



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 August 2017
Russian
Original: English

Семьдесят вторая сессия
Пункт 12 предварительной повестки дня*
**Повышение безопасности дорожного
движения во всем мире**

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря

Генеральный секретарь настоящим 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 по структуре «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».

* [A/72/150](#).



Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами по структуре «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», содержится обновленная информация об осуществлении рекомендаций, содержащихся в резолюциях [58/289](#), [60/5](#), [62/244](#), [64/255](#), [66/260](#), [68/269](#) и [70/260](#) Генеральной Ассамблеи. В докладе содержится отчет о проделанной работе и успехах организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности на дорогах, в деле реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и выполнения задачи 6 цели 3 цели в области устойчивого развития — к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий — за период после представления предыдущего доклада ([A/70/386](#)). В течение прошедшего периода прошел ряд важных мероприятий высокого уровня, включая вторую Всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, проведенную в Бразилии; проведенную в Эквадоре Конференцию Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III), чья Новая программа развития городов включает обязательство относительно обеспечения безопасности дорожного движения; Глобальную конференцию по устойчивому транспорту, проведенную в Туркменистане; и двенадцатую Всемирную конференцию по предупреждению травматизма и обеспечению безопасности, проведенную в Финляндии. Вместе с публикацией «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год», разработкой Европейской экономической комиссией предложения о Фонде Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и принятием Всемирной ассамблеей здравоохранения резолюции о безопасности дорожного движения (WHA69.7), в которой она приняла просьбу Генеральной Ассамблеи, высказанную в ее резолюции [70/260](#), относительно того, чтобы ВОЗ содействовала разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг, эти мероприятия продолжают привлекать внимание к вопросам безопасности дорожного движения во всем мире. Доклад завершается рядом рекомендаций в адрес Ассамблеи относительно достижения целей Десятилетия действий и цели 3.6 цели в области устойчивого развития.

I. Введение

1. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, занимают десятое место среди основных причин смерти по всему миру и являются главной причиной смерти среди людей в возрасте 15–29 лет. Дорожно-транспортные происшествия виновны в гибели свыше 1,3 миллиона человек каждый год, а оценки бремени, связанного с несмертельными травмами, колеблются в диапазоне от 20 до 50 миллионов человек. Половина от всех смертей, вызванных дорожно-транспортными происшествиями, приходится на уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, мотоциклистов и велосипедистов. Хотя страны предпринимают попытки для устранения ключевых факторов риска, таких как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, плохое качество дорог и автотранспортных средств, посредством законодательных и иных мер, практическое выполнение соответствующих правил и задач во многих регионах по-прежнему находится не на должном уровне.

2. В своей резолюции [58/289](#) Генеральная Ассамблея Наций дала Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) мандат выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения, и в этой роли ВОЗ продолжает тесно сотрудничать с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) провела в Бангкоке в марте 2017 года двадцать четвертое совещание структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», на котором обсуждение сконцентрировалось на вопросах, касающихся осуществления резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций и Всемирной ассамблеи здравоохранения, мероприятий, требующихся для достижения цели 3.6 целей в области устойчивого развития, и прогресса в рамках пяти групп проектов, определенных в рамках компонентов Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), еще одной группы, касающейся контроля и оценки, и еще одной, касающейся безопасности дорожного движения, связанного с профессиональной деятельностью.

3. В нескольких резолюциях, принятых в период с 2004 года, Генеральная Ассамблея обращала внимание на глобальный кризис в области безопасности дорожного движения и необходимость улучшить положение дел в этой области. Совсем недавно, в резолюции [70/260](#), она вновь подтвердила цели и задачи в области устойчивого развития, включая две задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, принятые в резолюции [70/1](#); одобрила Бразилианскую декларацию — итоговый документ второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшейся в ноябре 2015 года; предложила государствам-членам и международному сообществу активизировать сотрудничество; призвала государства-члены рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций; просила ВОЗ, действуя в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями, и далее содействовать, через посредство существующих механизмов, в частности структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», выработке при участии всех заинтересованных сторон транспарентной, устойчивой и основанной на широком участии процедуры оказания заинтересованным странам помощи в разработке добровольных глобальных целевых показателей в отно-

шении основных факторов риска и механизмов оказания услуг; и просила Генерального секретаря рассмотреть возможность создания фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

4. Настоящий доклад является четвертым докладом, представляемым в ответ на резолюцию [64/255](#) Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. В докладе, который охватывает период с сентября 2015 года по август 2017 года, излагаются мероприятия, проведенные организациями системы Организации Объединенных Наций, глобальными учреждениями дорожной безопасности, частным сектором и гражданским обществом за период, прошедший со времени представления предыдущего доклада.

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

5. В сентябре 2015 года цель Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения была усилена за счет глобальных задач, поставленных в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в частности задачи 6 цели 3 целей в области развития — к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Безопасности дорожного движения касается и задача 11.2, заключающаяся в том, чтобы предоставить всем к 2030 году доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам.

6. В ноябре 2015 года министры транспорта, здравоохранения и внутренних дел и их представители собрались на второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения для решения проблемы кризиса в области безопасности дорожного движения. Была принята Бразилианская декларация в качестве руководства деятельностью на протяжении Десятилетия действий и в последующий период. На этой встрече ВОЗ также выпустила свой «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год».

7. В своей резолюции [70/260](#) Генеральная Ассамблея просила ВОЗ содействовать, при полном участии государств-членов и в сотрудничестве с организациями системы Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, через посредство существующих механизмов (включая структуру «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»), выработке транспарентной, устойчивой и основанной на широком участии процедуры оказания заинтересованным странам помощи в разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. В мае Всемирная ассамблея здравоохранения в своей резолюции WHA69.7 приняла к исполнению просьбу Генеральной Ассамблеи.

8. На Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III), которая состоялась в Кито в октябре 2016 года, была принята Новая программа развития городов (принятая Генеральной Ассамблеей в ее резолюции [71/256](#)) — 20-летняя глобальная политическая программа для городов. В Новой программе развития городов, поль-

зующейся поддержкой Специального посланника Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения, изложена концепция устойчивой мобильности и транспортных систем, причем безопасность дорожного движения является одним из главных соображений при планировании городов и проектировании инфраструктуры. Она включает в качестве одного из приоритетов обеспечение безопасной и здоровой обстановки на пути в школу для каждого ребенка.

9. Глобальная конференция по устойчивому транспорту, проведенная в ноябре 2016 года в Ашхабаде, дала еще одну возможность обеспечить, чтобы безопасность дорожного движения не была забыта в ходе обсуждений более широких вопросов развития, равно как и возможность обсудить предложение относительно фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

10. Двенадцатая Всемирная конференция по предупреждению травматизма и обеспечению безопасности была проведена в сентябре 2016 года в Тампере, Финляндия, и на ней большое внимание было уделено безопасности дорожного движения. В конференции приняли участие ведущие в мире исследователи, специалисты-практики, разработчики политики и адвокаты, занимающиеся вопросами предотвращения травматизма, которые провели дискуссии и обсуждения и обменялись информацией и опытом.

III. Международно-правовые документы, резолюции и директивные документы

11. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) через Глобальный форум по безопасности дорожного движения продолжила работу по пересмотру как Конвенции о дорожном движении 1968 года, так и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, которые имеют соответственно 78 и 65 договаривающихся сторон. В частности, Глобальный форум рассмотрел вопрос о соответствии между Конвенцией о дорожном движении и техническими правилами в области транспортных средств, положениями о водительских удостоверениях и об автоматизированном вождении. Что касается Конвенции о дорожных знаках и сигналах, то были выработаны рекомендации об улучшении Конвенции и ее осуществления договаривающимися сторонами.

12. Форум продолжал и дальше обновлять свои политические документы, такие как сводная резолюция о дорожном движении, путем внесения изменений с целью отразить безопасный системный подход¹ к обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, была сформулирована новая глава для разъяснения многопрофильного исследования аварий. Продолжались также обсуждения таких вопросов, как отвлечение внимания водителя, безопасность механических двухколесных транспортных средств и уязвимые участники дорожного движения.

13. Глобальный форум принял доклад об оценке уровня безопасности на железнодорожных переездах в государствах — членах ЕЭК и других отдельных странах и стратегические рамки по повышению безопасности наряду с ком-

¹ Безопасный системный подход является эффективной основой для изучения факторов риска травм в результате дорожно-транспортных происшествий и оперативных мер с целостной точки зрения. Безопасный системный подход основан на шведской стратегии «нулевой концепции», которая построена на долгосрочном видении достижения нулевого показателя гибели людей или серьезных травм в рамках транспортной системы.

плексным подходом для непрерывного улучшения показателей безопасности на железнодорожных переездах.

14. Через посредство Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств ЕЭК продолжала свою работу по подготовке международных технических правил касательно конструкции транспортных средств, их подсистем и частей, имеющих отношение к автотранспортным средствам и безопасности дорожного движения. Всемирный форум также провел обзор правовых документов, относящихся к его сфере компетенции, которые служат основой для технической работы. Пятьдесят восемь стран, включая страны с крупной автомобильной промышленностью, являются договаривающимися сторонами двух главных международных соглашений Организации Объединенных Наций: Соглашения 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств и Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. Была разработана общая резолюция для обеспечения соответствия между этими двумя соглашениями.

15. Сфера действия Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров была расширена с целью охвата пассажирских автомашин и мини-фургонов, помимо грузовиков и автобусов.

16. В течение этого двухгодичного периода Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла несколько поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов в целях повышения безопасности дорожного движения. Эти поправки, получившие отражение в новом издании Соглашения, опубликованном в 2016 году, вступили в силу в январе 2017 года. К Соглашению присоединилась одна новая договаривающаяся сторона, после чего общее число договаривающихся сторон составило 49.

17. ЕЭК организовала два региональных мероприятия под эгидой Специальной программы для экономик Центральной Азии (СПЕКА) в целях повышения осведомленности о правовых документах Организации Объединенных Наций и оказания странам технической помощи в плане присоединения к ним. Рабочее совещание СПЕКА по безопасности дорожного движения, проведенное в Алматы, Казахстан, в сентябре 2015 года, и Рабочее совещание СПЕКА по статистике автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения, проведенное в Ашхабаде в сентябре 2016 года, привлекли участников из стран — членов СПЕКА и других стран Восточной и Юго-Восточной Европы, которые обменялись опытом по вопросам разработки нормативно-правовых основ безопасности дорожного движения, национальных стратегий, сбора и распространения надежной статистики по безопасности дорожного движения.

IV. Техническая поддержка и сотрудничество

A. Компонент 1: Организация дорожного движения

18. В соответствии с мандатом, данным Генеральной Ассамблеей в ее резолюцией 70/260, ВОЗ в сотрудничестве с подразделениями системы Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями установила порядок оказания помощи в разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг. Встреча с

техническими экспертами по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшаяся в сентябре 2016 года, привела к выработке проекта документа для обсуждения, который был представлен для онлайн-консультации в период с октября по декабрь 2016 года и для неофициального обсуждения государствами-членами в ноябре 2016 года. Документ был пересмотрен в начале 2017 года и представлен для дальнейших консультаций, в том числе с Комитетом по внутреннему транспорту (февраль), организациями гражданского общества (март) и частным сектором (июнь). Второй пересмотренный вариант этого документа будет представлен в ходе совещаний региональных комитетов ВОЗ и затем обсужден на официальном совещании государств-членов и организаций системы Организации Объединенных Наций в ноябре 2017 года.

19. В июле 2016 года в Сеуле ЭСКАТО организовала региональное совещание по обновлению региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Участники совещания согласовали обновленный комплекс региональных целей и задач обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на период 2016–2020 годов в соответствии с Десятилетием действий и целями в области устойчивого развития. Эти цели и задачи были приняты на третьей сессии Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре.

20. Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) и ЕЭК оказали техническую помощь правительству Доминиканской Республики в пропаганде передовой практики и принятии конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся устойчивого транспорта и безопасности дорожного движения. Кроме того, ЭКЛАК пропагандировала безопасность дорожного движения в качестве ключевого компонента закона этой страны о мобильности, городском транспорте и безопасности дорожного движения.

21. ЕЭК, ЭКЛАК и ЭСКАТО сотрудничали в осуществлении проекта, финансируемого со Счета развития Организации Объединенных Наций, по укреплению национального потенциала управления в области безопасности дорожного движения в четырех странах: Албании, Вьетнаме, Грузии и Доминиканской Республике. В каждой стране были проведены обзоры положения дел в области безопасности дорожного движения для оказания правительствам помощи в установлении приоритетов в области безопасности дорожного движения, и одновременно с этим проводились мероприятия по укреплению потенциала и обеспечению осведомленности общественности, с тем чтобы повысить уровень информированности общественности и гражданского общества по вопросам безопасности дорожного движения. В сотрудничестве со Специальным посланником по обеспечению безопасности дорожного движения Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) проводит аналогичные обзоры положения дел в области безопасности дорожного движения в Камеруне и Уганде.

22. В мае 2017 года ВОЗ выпустила издание под названием “Save LIVES: A Road Safety Technical Package” («Спасти ЖИЗНИ: технический пакет по безопасности дорожного движения»), в котором содержится основанный на фактических данных перечень приоритетных мероприятий, в котором главное внимание уделяется регулированию скоростного режима, руководству, проектированию и улучшению инфраструктуры, стандартам по безопасности транспортных средств, контролю за выполнением законодательства о дорожном движении и выживанию после дорожно-транспортных происшествий. Технический пакет по безопасности дорожного движения предназначен стать руководством в поддержку принятия решений относительно приоритетных действий по активизации мер в сфере безопасности дорожного движения в интересах достижения целей 3.6 и 11.2 целей в области устойчивого развития.

23. ЕЭК при поддержке Международного союза автомобильного транспорта разработала модуль «Безопасные будущие системы внутреннего транспорта (известный как SafeFITS)» — опирающийся на конкретные знания инструмент для оказания правительствам и директивным органам помощи в принятии решений относительно выбора наиболее подходящих стратегий и мер в деле повышения безопасности дорожного движения на основе имеющихся данных. В настоящее время этот инструмент опробуется в двух странах.

24. В 2016 году Всемирный банк объявил «гарантию безопасности дорожного движения», предназначенную для активизации принимаемых мер и отслеживания потенциального воздействия дорожного движения и безопасности дорожного движения на трудящихся, общины и участников дорожного движения в рамках проектов Всемирного банка. Кроме того, Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения осуществил мероприятия по укреплению институционального потенциала управления в области безопасности дорожного движения в Бразилии, Марокко, Мексике, Непале, Объединенной Республике Танзания, Парагвае, Румынии и нескольких тихоокеанских островных государствах.

25. Страны — участники Программы регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (РЭСЦА) на своей пятнадцатой конференции министров в октябре 2016 года одобрили стратегию безопасности дорожного движения под названием «Безопасные связи: региональная стратегия безопасности дорожного движения для стран РЭСЦА (2017–2030 годы)»². Стратегия опирается на существующие сильные стороны и учитывает уникальные проблемы, стоящие перед регионом Центральной и Западной Азии.

26. При финансовой помощи со стороны Европейской комиссии Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения осуществило проект «Безопасность дорожного движения II» в отношении транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), в реализации которого приняли участие правительства и организации гражданского общества стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, и оказало поддержку осуществлению Регионального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения ТРАСЕКА. План предназначен для обеспечения того, чтобы транспортная система коридора Европа-Кавказ-Азия активно способствовала безопасности и защите пользователей, имущества, общественности в целом и окружающей среды.

27. При поддержке со стороны Благотворительного фонда Блумберга Всемирный институт ресурсов оказывал техническую помощь на уровне городов и стран в целях закрепления системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения. Богота завершила свой первый общегородской план действий по обеспечению безопасности дорожного движения на основе безопасного системного подхода и обновила свое руководство по аудиту в сфере безопасности дорожного движения. Мехико опубликовало комплексную программу обеспечения безопасности дорожного движения на основе безопасного системного подхода.

28. Инициатива Многостороннего банка развития по безопасности дорожного движения продолжала ускорять темпы достижения целей в области устойчивого развития, а Латиноамериканский банк развития включил аудиторские проверки безопасности дорожного движения во все финансируемые им проекты в области инфраструктуры.

² Азиатский банк развития, Манила, 2017 год.

29. Было организовано несколько семинаров-практикумов и учебных мероприятий, посвященных вопросам управления и руководства в сфере безопасности дорожного движения. В марте 2017 года более 150 участников из 17 стран Латинской Америки присутствовали на семинаре-практикуме по вопросам укрепления управления в вопросах безопасности дорожного движения, который был организован совместно Специальным посланником по обеспечению безопасности дорожного движения, ЭКЛАК, ЕЭК, Межамериканским банком развития и аргентинским Национальным агентством по безопасности дорожного движения. Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения провело ежегодные региональные семинары в Африке и Азии, в которых участвовали представители правительств, гражданского общества и частного сектора, и в конце 2016 года вместе с Группой международных исследований проблемы травматизма Университета Джона Хопкинса приступило к проведению глобального курса руководства по вопросам безопасности дорожного движения, предназначенного для специалистов-практиков в области безопасности дорожного движения из стран с низкими и средними уровнями доходов.

30. Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения был одним из организаторов регионального семинара-практикума по вопросам безопасности езды на мотоциклах, который был проведен в апреле 2017 года в Куала-Лумпуре в сотрудничестве с ЭСКАТО, ЕЭК и малазийским Исследовательским институтом по безопасности дорожного движения. В семинаре-практикуме приняли участие представители из 15 стран Южной и Юго-Восточной Азии и тихоокеанских стран. Участники признали, что дорожно-транспортные происшествия с мотоциклами являются одной из главных причин травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, и обсудили методы предотвращения таких жертв посредством обязательного ношения надлежащего шлема (в соответствии с Едиными предписаниями, касающимися официального утверждения защитных шлемов и их смотровых козырьков для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов) и эффективного обеспечения соблюдения правил.

31. В сентябре 2015 года Всемирная дорожная ассоциация выпустила свое собственное онлайн-руководство по безопасности дорожного движения. В руководстве представлен комплексный, системный подход, охватывающий все компоненты системы безопасности дорожного движения — от инфраструктуры до водителей, образования и транспортных средств. В 2016 году Международный транспортный форум Организации экономического сотрудничества и развития выпустил доклад под названием “Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System” («Нулевой показатель смертности и серьезных травм на дорогах: изменение парадигмы в направлении безопасной системы»), в котором получила отражение точка зрения о том, что дорожно-транспортные происшествия являются предсказуемыми и предотвратимыми, и содержатся тематические исследования из ведущих стран мира.

32. Совместное совещание Комиссии экспертов по Правилам международной перевозки опасных грузов по железной дороге и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов продолжило свою работу над использованием интеллектуальных транспортных систем для повышения безопасности при перевозке опасных грузов.

33. Трехлетний проект «Более безопасная Африка», начавшийся в 2016 году при финансовой поддержке со стороны Европейского союза, собрал 16 партнеров из Европы и Африки, включая Международную автодорожную федерацию и Бельгийский институт за безопасность дорожного движения, с целью вынести рекомендации относительно обновления Плана действий по обеспечению

безопасности дорожного движения в Африке и Африканской хартии безопасности дорожного движения, а также содействовать принятию конкретных инициатив. В декабре 2016 года Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения в сотрудничестве с ЭКА, Программой Всемирного банка по развитию транспорта и кенийским Национальным управлением по вопросам транспорта и безопасности организовал семинар-практикум по вопросам управления данными относительно безопасности дорожного движения и конвенций Организации Объединенных Наций, которые обозначены в качестве приоритетных в Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения в Африке.

34. Международная автодорожная федерация созвала в марте 2017 года в Дар-эс-Саламе, Объединенная Республика Танзания, двухдневную региональную конференцию по безопасности дорожного движения на тему «Скоростные инициативы по безопасности дорожного движения в Африке: непреложная необходимость». Представители стран со всех концов Африки обсудили конкретные меры, которые могут быть приняты для выполнения задач в области безопасности дорожного движения.

35. В ноябре 2016 года Европейская комиссия назначила новый консорциум под руководством компании PAU Education, в который вошли Бельгийский институт за безопасность дорожного движения и Европейский совет по безопасности на транспорте, в целях дальнейшей пропаганды Европейской хартии безопасности дорожного движения — крупной платформы гражданского общества по вопросам безопасности дорожного движения, в которой участвуют 3400 субъектов государственного и частного секторов по всей Европе.

36. В декабре 2017 года в Дохе был организован семинар-практикум для региона Залива в целях рассмотрения различных мероприятий в рамках системы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения. Его участники выявили извлеченные уроки и передовые методы в сфере безопасности дорожного движения, особенно в контексте Кубка мира по футболу в 2022 году.

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

37. В рамках Глобального форума по безопасности дорожного движения были сформулированы рекомендации странам по более полному осуществлению Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года с целью улучшить дорожные знаки и обеспечить их соответствие с Конвенцией. Более того, была создана Интернет-платформа с целью упростить применение Конвенции и содействовать правильному использованию дорожных знаков странами.

38. ЭСКАТО оказала техническую помощь государств-членов в деле улучшения безопасности дорожной инфраструктуры, в том числе посредством инспекции участков дороги повышенной опасности и предоставления помощи в укреплении потенциала Фиджи в ноябре 2016 года. Помимо того, ЭСКАТО провела исследование с целью выработать региональные стандарты для средств обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры вдоль сети Азиатских автомобильных дорог и организовала совещания экспертов с целью рассмотреть выводы по результатам исследования и наметить будущие действия.

39. В рамках Инициативы Благотворительного фонда Блумберга по обеспечению безопасности дорожного движения в мире (2015–2019 годы) Глобальный

механизм по вопросам безопасности дорожного движения и Всемирный институт ресурсов улучшили безопасность дорожной инфраструктуры в 10 городах и 5 странах посредством оценки более 1300 км дорог, обучения примерно 2700 представителей заинтересованных сторон и предоставления 315 млн долл. США в виде ссуд Всемирного банка. Всемирный институт ресурсов выпустил доклад под названием “Cities Safer by Design” («Более безопасные города благодаря их проектированию»), в котором даны указания относительно содействия повышению безопасности дорожного движения посредством городского и уличного проектирования. Институт проанализировал данные о дорожно-транспортных происшествиях в Бандунге и Боготе с целью помочь этим городам в приоритизации целенаправленных мероприятий, а также оказал поддержку разработке и совершенствованию методологии сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях, говоря конкретно — для систем автобусного сообщения, в бразильских городах Белу-Оризонти, Рио-де-Жанейро и Форталеза и в Мумбае, Индия.

40. Правительства и банки развития продолжали вкладывать средства в улучшение дорог на участках высокого риска в целях достижения показателей на основе системы оценки, предполагающей присвоение дорогам определенного числа звезд, которая была внедрена Международной программой оценки состояния дорог. Это включает инвестиции компании «Автомобильная Англия» с целью добиться того, чтобы 90 процентов поездок совершались на четырех- или пятизвездочных автострадах или на трехзвездочных — или выше — дорогах других классов; усилия Новой Зеландии по модернизации дорог и доведению до четырехзвездочного уровня дорог национального значения; инвестиции, производимые в Нидерландах с целью добиться того, чтобы к 2020 году в стране не оставалось одно- или двухзвездочных дорог; целевые инвестиции Министерства транспорта Малайзии, предназначенные для достижения того, чтобы к 2020 году 75 процентов загруженных участков дорожной сети относились к трехзвездочной — или выше — категории; и крупномасштабные инвестиции правительства Австралии на шоссе «Брус» в штате Квинсленд с целью добиться того, чтобы к 2020 году 85 процентов поездок совершались по дорогам трехзвездочной — или выше — категории. В Румынии было принято законодательство, требующее проектирования на предмет безопасности дорожного движения на новых и существующих дорогах, и в соответствии с руководством Всемирной дорожной ассоциации было подготовлено 50 инженеро-транспортников.

41. Корпорация «Вызовы тысячелетия» расширяет поездки по дорогам трехзвездочной — или выше — категории как часть своих проектов в Сальвадоре, Сенегале и Филиппинах. Всемирный банк поддерживает проводимую под руководством государства спецификацию минимальных стандартов проектирования трехзвездочных дорог для проектов автомобильных коридоров в Карнатаке и других штатах по всей Индии. Китайское Министерство транспорта провело по звездочной системе оценку более 150 000 км дорог, и примерно 30 000 км дорог были модернизированы. В Белизе Министерство экономического развития, нефти, торговли и инвестиций в сотрудничестве с Карибским банком развития повысило категорию основных автомагистралей до минимального трехзвездочного стандарта. В общей сложности примерно 14 млрд долл. США были инвестированы в проекты повышения безопасности дорог более чем в 20 странах с низкими и средними уровнями доходов.

42. Характеристики безопасности глобальной инфраструктуры и экономическое обоснование более безопасных дорог были документально подтверждены в публикации Международной программы оценки состояния дорог под названием “Vaccines for Roads” («Вакцины для дорог»), в которой особо отмечается,

что более 50 процентов существующих дорог относятся к самым низким — одно-или двухзвездочным — категориям для всех участников дорожного движения и что целенаправленные улучшения приведут к тому, что каждый доллар США, инвестированный на эти цели в глобальных масштабах, даст выгоды в плане повышенной безопасности на сумму в 8 долл. США.

43. Осуществлялись несколько инициатив по повышению безопасности дорожной инфраструктуры вокруг школ. Система звездочной оценки для зон безопасности школ, созданная Международной программой оценки состояния дорог при поддержке корпорации FedEx, была использована неправительственными организациями, входящими в состав Глобального альянса неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, для измерения и управления рисками для школьников по пути в школу. Бесплатное мобильное приложение станет доступным по всему миру в поддержку концепции поездки всех детей в школу по дорогам трехзвездочной — или выше — категории и будет испытано Фондом Гонсало Родригеса в Аргентине и Уругвае как часть его финансируемого Фондом Международной автомобильной федерации (МАФ) проекта под названием «Безопасность латиноамериканских детей в уличном движении». Азиатский фонд профилактики травматизма разработал и осуществил в 2015–2016 годы проект «Безопасные школьные зоны» во Вьетнаме и вместе с Дорожным научно-исследовательским советом Австралии оказал техническую поддержку в Китае в рамках своей программы «Ходить разумно».

44. Индийское Министерство дорожного транспорта и автомобильных дорог в сотрудничестве с Международной автодорожной федерацией и Дорожным научно-исследовательским советом Австралии организовало в 2016 году шестинедельный курс для получения свидетельства аудитора безопасности дорожного движения. Курс включал обучение техническим средствам регулирования дорожного движения и практическую аудиторскую работу. В мае 2017 года Международная автодорожная федерация внедрила глобальную программу дипломов для руководителей групп аудиторов безопасности дорожного движения, признав важную роль проверок и инспекций в области безопасности дорожного движения в качестве движущей силы изменений в практике проектирования безопасных дорог.

45. В 2015/16 году городской муниципалитет Абу-Даби и департамент муниципальных дел и транспорта разработали новый набор унифицированных норм для обеспечения последовательности в стандартах проектирования, строительства и технического обслуживания дорог по всем Эмиратам.

С. Компонент 3: Повышение безопасности автотранспортных средств

46. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств продолжал вводить предписания, основанные на требованиях эффективности, в отношении как обычных, так и подключенных и автоматизированных транспортных средств и включать их в правила Организации Объединенных Наций, прилагаемые к Соглашению 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, и в глобальные технические правила, разработанные в рамках Соглашения 1998 года. Новые правила Организации Объединенных Наций касаются связанных с безопасностью характеристик бесшумных автотранспортных средств, систем вспомогательного торможения, электронного контроля устой-

чивости, систем контроля давления в шинах, установки шин, лобового столкновения с упором на системы удерживающих устройств, безопасности двухколесных транспортных средств с электрическим приводом и бокового удара о столб.

47. Что касается интеллектуальных транспортных систем, то ЕЭК и Международный союз электросвязи организовали в 2016 и 2017 годах симпозиумы на тему «Автомобиль будущего как часть транспортной системы». В марте 2017 года Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств принял первое правило Организации Объединенных Наций, касающееся функций автоматизированного вождения, а также руководящие положения, касающиеся кибербезопасности и защиты данных. На территории, принадлежащей Дворцу наций в Женеве, был организован — вместе с автомобилестроителями — ряд показов для демонстрации как выгод, получаемых за счет таких инноваций, как дистанционно управляемая парковка и автономные челночные транспортные средства, так и прогресса в повышении уровня безопасности транспортных средств в целом.

48. Глобальная программа оценки новых автомобилей оказывала финансовую и техническую поддержку новым программам оценки новых автомобилей в Юго-Восточной Азии и Латинской Америке. В Индии проект «Более безопасные автомашины» стал для правительства своего рода катализатором, побудившим его внедрить с октября 2017 года новые испытания на удар при столкновении, ввести антиблокировочные системы тормозов на мотоциклах с 2018 года и приступить к осуществлению своей собственной программы оценки новых автомобилей. Кроме того, Глобальная программа оценки новых автомобилей развернула кампанию # NoZeroStarCars и опубликовала план создания более безопасных автомобилей на период до 2020 года, который включает рекомендуемый график применения улучшенных правил, касающихся безопасности автотранспортных средств. В соответствии с этим планом предлагается внедрить универсальное применение принятых Организацией Объединенных Наций положений относительно испытаний на лобовой удар, на боковой удар и на удар при столкновении для пешеходов, равно как и обязательную систему электронного контроля устойчивости на всех новых пассажирских автомобилях к 2020 году. Глобальная программа оценки новых автомобилей также играет ведущую роль в партнерстве «Покончить с дорожно-транспортными происшествиями», которое представляет собой инициативу с участием многих заинтересованных сторон, пропагандирующую наиболее важные системы недопущения столкновений.

49. На страновом уровне полиция Абу-Даби сделала обязательным описание типа и модели автотранспортных средств, вовлеченных в столкновения, с тем чтобы улучшить обучение водителей и испытания автомобилей и/или их спецификации, в то время как Министерство транспорта Соединенных Штатов опубликовало новые стандарты для школьных автобусов для обеспечения того, чтобы они были безопасными и находились в надлежащем состоянии.

D. Компонент 4: Повышение безопасности участников дорожного движения

50. В рамках Инициативы Благотворительного фонда Блумберга по обеспечению безопасности дорожного движения в мире на 2015–2019 годы ВОЗ осуществила программу повышения правовой квалификации, которая представляет собой программу укрепления потенциала для юристов и адвокатов во Вьетнаме, Индии, Китае, Объединенной Республике Танзания, Таиланде и Филиппи-

нах. Штаб-квартира ВОЗ организовывала ежегодные семинары-практикумы по вопросам улучшения законодательства в области безопасности дорожного движения, в которых участвовали члены программы повышения правовой квалификации, и была начата серия веб-семинаров, предназначенных для ознакомления глобальной аудитории с этой программой. Для оказания дальнейшей поддержки наращиванию потенциала в области законодательства, касающегося безопасности дорожного движения, ВОЗ в сотрудничестве с Группой международных исследований проблемы травматизма Университета Джона Хопкинса создала электронную обучающую платформу по законодательству в области безопасности дорожного движения.

51. В мае 2017 года Благотворительный фонд Блумберга в партнерстве с ВОЗ и «Стратегиями жизни» создал «Партнерство за здоровые города» — глобальную сеть городов, приверженных делу спасения жизни людей через посредство реализации 1 из 10 опробованных мер по предупреждению неинфекционных заболеваний и травматизма; 3 из этих мер касаются обеспечения безопасности дорожного движения.

52. Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) в партнерстве с Фондом МАФ расширил свою программу по предупреждению детского травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, распространив ее на девять стран: Вьетнам, Китай, Кубу, Монголию, Папуа — Новую Гвинею, Парагвай, Филиппины, Южную Африку и Ямайку. Программа сосредоточена на плане действий по обеспечению «безопасности на пути в школу», разработанном в рамках Глобальной инициативы в интересах здоровья и мобильности детей, и сочетает в себе страновые программы и глобальную информационно-просветительскую работу.

53. Глобальный форум по безопасности дорожного движения оказал поддержку Индийскому институту по изучению проблем дорожного движения в организации конференций по безопасности механических двухколесных транспортных средств для стран Юго-Восточной Азии в феврале и ноябре 2016 года. Эти конференции, на которых присутствовали представители всех стран региона, привели к подготовке программного документа по повышению безопасности двухколесных транспортных средств для стран Юго-Восточной Азии и других стран с низкими и средними уровнями доходов.

54. Международная автодорожная федерация при поддержке корпораций «Шелл» и «Мишлен» выступила в мае 2017 года с инициативой «За безопасную езду в Индии», цель которой заключается в разработке добровольного отраслевого кодекса, направленного на уменьшение дорожно-транспортных происшествий и смертных случаев посредством преобразования стандартов для коммерческих транспортных средств, ухода за водителями и их обучения, финансирования транспортных средств, страхования и контрактов на автотранспортные перевозки.

55. Восточный альянс за надежный и экологически безопасный транспорт при поддержке со стороны Фонда МАФ и Европейского банка реконструкции и развития создал сеть организаций-партнеров, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, в 11 странах Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии. В период с сентября 2015 года эта сеть реализовала более 60 инициатив по повышению безопасности пешеходов, ношению ремней безопасности, просвещению детей по вопросам безопасности дорожного движения, использованию детских удерживающих устройств, безопасной мобильности для уязвимых групп, снижения скоростного режима, а также эффективной правоприменительной деятельности полиции.

56. Азиатский фонд профилактики травматизма продолжал сотрудничать с корпоративными партнерами во Вьетнаме в осуществлении школьных программ безопасности посредством ношения шлемов. При поддержке корпорации «Джонсон & Джонсон» Фонд внедрил на экспериментальной основе свою программу «Руководящие принципы для школ», одобренную правительством Вьетнама для использования по всей стране и направленную на укрепление потенциала общин по осуществлению программ обеспечения безопасности дорожного движения в долгосрочной перспективе. При поддержке химико-фармацевтической корпорации «Эбботт Лэбораториз» Фонд проводил работу с учащимися, родителями и учителями в 15 школах в трех провинциях в период 2015–2017 годов. В 2016/17 учебном году коэффициент ношения шлемов в охваченных программой школах вырос с 31 процента в предшествующий период до 79 процентов после ее реализации.

57. Организация Safe Kids Worldwide («Безопасность для детей всего мира») при поддержке со стороны корпорации FedEx продолжала осуществлять программу обеспечения безопасности пешеходов под названием “Walk This Way” («Идите сюда»), которой было охвачено свыше 1,5 млн учащихся в 420 городах. Мероприятия в рамках этой программы прошли в Бразилии, Вьетнаме, Индии, Канаде, Китае, Республике Корея, Соединенных Штатах, Таиланде, Филиппинах и Южной Африке. Программа включала улучшение инфраструктуры вокруг школьных зон, информационно-просветительские мероприятия, в том числе мероприятие «День безопасности для детей» в Индии, мероприятие «Международный день похода в школу» во Вьетнаме, Канаде, Китае, Соединенных Штатах, Филиппинах и Южной Африке, а также учебные программы и материалы для развития образования.

58. Организация Safe Kids Worldwide продумала и разработала в конце 2016 года международный аттестационный курс «Техник по вопросам безопасности пассажира-ребенка», который впоследствии был внедрен на экспериментальной основе в Мексике с участием представителей из 11 стран Латинской Америки и в Катаре. Этот курс является частью трехгодичного плана обучения, предназначенного для подготовки ядра специалистов профильного направления, и может обеспечивать аттестацию 45 техников и двух или более инструкторов, способных самостоятельно проводить аттестацию техников по вопросам безопасности пассажира-ребенка в каждой стране.

59. В июне 2016 года Фондом Гонсало Родригеса был организован второй международный форум по безопасности детей на дорогах, который приняли у себя чилийская Национальная комиссия по вопросам дорожного движения и Автомобильный клуб Чили и в котором приняли участие эксперты по тематике безопасности дорожного движения со всего мира. В мае 2017 года Фонд Гонсало Родригеса, Всемирный банк, Латиноамериканский банк развития, Фонд «Ю-Пи-Эс» и Иберо-американский центр мониторинга безопасности дорожного движения представили исследование об условиях перевозки детей на мотоциклах в Латинской Америке, проведенное в 45 городах Аргентины, Бразилии, Доминиканской Республики, Колумбии, Парагвая и Уругвая.

60. Всемирный институт ресурсов при поддержке со стороны корпорации FedEx продолжал осуществлять в Бразилии, Мексике и Объединенной Республике Танзания программу обучения водителей «Прежде всего — безопасность», предназначенную для водителей автобусов и автоинспекторов.

61. В октябре 2016 года Академия Международного союза автомобильного транспорта, Университет Кренфилда и Восточный альянс за надежный и экологически безопасный транспорт внедрили онлайн-учебный инструмент, касающийся профессиональных аспектов безопасности дорожного движения,

под названием «Безопасность дорожного движения на работе: онлайн-курс для руководителей», который дает руководителям указания относительно развития навыков руководства для осуществления надлежащих стратегий обеспечения безопасности дорожного движения.

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

62. ВОЗ созвала проводимое раз в два года совещание Глобального альянса по уходу за пострадавшими с участием представителей 11 государств-членов и 15 международных организаций для обсуждения целого ряда инициатив по улучшению ухода за пострадавшими. Предстоящие направления работы включают распространение основ принятых ВОЗ систем оказания экстренной медицинской помощи и связанного с ними инструмента для оценки системы оказания экстренной медицинской помощи, которые предназначены для выявления пробелов и установления приоритетов. Оценки были проведены более чем в 25 странах, главным образом в Африке и Восточном Средиземноморье. Другие инициативы включают реализацию базового курса ВОЗ по оказанию экстренной медицинской помощи и внедрение комплексного набора инструментов для установления очередности оказания помощи в догоспитальных и госпитальных условиях. Партнеры оказывали странам поддержку, связанную с оказанием помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, посредством прямого технического содействия и публикации различных нормативных документов, включая публикацию ВОЗ под названием “Post-Crash Response: Supporting Those Affected by Road Traffic Crashes” («Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; поддержка тех, кто затронут дорожно-транспортными происшествиями»); техническое руководство под названием “First Response to Road Crashes” («Экстренное реагирование на дорожно-транспортные происшествия»), опубликованное Глобальным партнерством в области безопасности дорожного движения и Глобальным справочным центром по оказанию первой помощи Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца; наставление по усиленной подготовке по оказанию первой помощи для водителей, занятых коммерческими перевозками, разработанное и внедренное Международной автодорожной федерацией; и публикация под названием “Ibero American Comprehensive Guide for Crash Victims” («Иберо-американское всеобъемлющее руководство для лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях»), подготовленное Иберо-американской федерацией ассоциаций лиц, пострадавших от дорожного насилия, Фондом МАПФРЕ и Латиноамериканским банком развития.

63. Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения приступил в 2016 году к осуществлению программы Альянса по расширению прав и возможностей, которая способствует укреплению потенциала ее членов по проведению мероприятий на основе фактических данных. Подготовку уже прошли более 3000 представителей НПО. В апреле 2017 года Альянс провел свою пятую глобальную встречу в Малайзии. Принимающей стороной выступал малазийский Исследовательский институт по безопасности дорожного движения, которому оказали содействие ВОЗ, Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения, Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения, Всемирный банк, корпорация FedEx и Фонд МАФ. На встрече присутствовали больше 200 делегатов из примерно 64 стран. Главная цель встречи заключалась в содействии продолжающемуся участию членов Альянса в усилиях по достижению целей в области устойчивого развития и по подготовке к четвертой Гло-

бальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, проведенной в мае 2017 года.

64. Благотворительная ассоциация «FIRE AID и международное развитие» была создана в 2013 году и активно действует в сфере улучшения навыков оказания первой помощи в случае дорожно-транспортных происшествий наряду с совершенствованием соответствующего оборудования в странах, сталкивающихся с некоторыми из наиболее серьезных проблем в плане безопасности дорожного движения. В рамках одного проекта в Республике Молдова работа, проведенная ассоциацией FIRE AID, позволила извлечь и спасти 94 жертвы дорожно-транспортных происшествий, жизнь которых не была бы спасена без пожертвований ассоциации «FIRE AID» и организованной ею подготовки.

65. Институт Джорджа по проблемам глобального здравоохранения продолжал оказывать техническую поддержку Индии в создании национальной системы наблюдения за пострадавшими, оценки планов медицинского страхования для лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на национальных автомагистралях. Институт совместно с Университетом Монаша, Высшим центром травматологии им. Джаяпракаша Нараяна и Всеиндийским институтом медицинских наук проводит исследование о мерах по уходу в случае травм.

66. Страховые компании «Акса Винтертур», страховая группа «Цюрих», компания «Нестле», Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения и Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца создали рабочую группу под названием «Страхование в интересах более безопасных дорог» в целях сотрудничества для достижения позитивных результатов в области безопасности дорожного движения посредством более активного привлечения сектора страхования.

67. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств принял технические положения относительно «электронных систем оповещения экстренных служб», на основе которых страны и региональные организации экономической интеграции могут санкционировать внедрение таких систем. Ожидается, что «электронные системы оповещения экстренных служб» будут содействовать эффективному оказанию первой помощи в случае дорожно-транспортных происшествий.

V. Информационно-пропагандистская деятельность

68. Со времени начала его полномочий Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения провел встречи с правительственными должностными лицами и соответствующими заинтересованными сторонами более чем в 50 странах, в частности странах с низкими и средними уровнями доходов и с низкими показателями в области безопасности дорожного движения. Как результат, секретариат ЕЭК получил ряд просьб о технической помощи, в том числе от таких стран, как Бутан, Камбоджа, Камерун, Колумбия, Монголия, Мьянма, Непал и Уганда. Среди итогов такого взаимодействия можно отметить присоединение Ирака к Конвенции 1968 года о дорожном движении. В Монголии в июне 2017 года Специальный посланник в сотрудничестве с ЕЭК организовал семинар-практикум для национальных заинтересованных сторон, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, относительно соглашений Организации Объединенных Наций о транспортных средствах и о перевозках опасных грузов, который приняло у себя в стране монгольское Министерство развития дорог и транспорта и который собрал свыше 50 должностных лиц, занимающихся вопросами безопасности дорожно-

го движения, для обсуждения конвенций Организации Объединенных Наций, последствий для договаривающихся сторон и процесса присоединения для государств-членов. Специальный посланник провел семинар-практикум на тему «Передовая практика и главные партнерские связи в области безопасности дорожного движения» в ходе семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, в котором приняли участие должностные лица правительств Греции, Иордании, Кении, Туниса, Уганды и Европейского союза. Кроме того, Специальный посланник провел встречу с представителями 14 учреждений системы Организации Объединенных Наций с целью подчеркнуть важность безопасности дорожного движения в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и рассмотреть потенциальные возможности сотрудничества, в том числе в связи с внутренней политикой Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и возможного фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

69. Четвертая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и связанная с ней кампания “Save Lives: #Slow-Down” («Спаси жизни: #снизить скорость») была проведена в мае 2017 года. По меньшей мере в 125 странах было проведено примерно 1000 мероприятий, привлечших внимание к опасности больших скоростей и подчеркнувших меры, необходимые для устранения этого риска. Проведенные мероприятия, в которых приняли участие правительства, неправительственные организации, учреждения системы Организации Объединенных Наций, фонды и частный сектор, приняли форму «Дней замедленной скорости», кампаний вокруг школ, национальных политических обсуждений, теле- и радиодebатов и молитв в память жертв дорожно-транспортных происшествий. ВОЗ выпустила информационно-пропагандистский документ под названием “Managing Speed” («Управление скоростью»), который показывает, что одна из трех жертв дорожно-транспортных происшествий вызвана скоростью и что существуют основанные на фактических данных меры вмешательства. Некоторые из мероприятий, проведенных по всему миру, включали информационно-разъяснительные кампании под лозунгом «Вакцина от скорости», инициатором которых выступила Глобальная инициатива в интересах здоровья и мобильности детей; публикацию специального выпуска, посвященного выбору скоростного режима, ежеквартального *Journal of the Australasian College of Road Safety* («Журнал Австралийского колледжа по безопасности дорожного движения»); мероприятия, проведенные Азиатским фондом профилактики травматизма во Вьетнаме, Камбодже, Китае и Таиланде; и разработку организацией «Сеть работодателей за безопасность дорожного движения» набора материалов для работодателей в поддержку Глобальной недели безопасности дорожного движения.

70. Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий в 2015 году был посвящен вопросам улучшения поведения участников дорожного движения и поддержанию или активизации усилий по обеспечению соблюдения законов, касающихся безопасности дорожного движения, под лозунгом «Пора вспомнить — скажи НЕТ дорожным преступлениям», а мероприятие в 2016 году было сконцентрировано на этапе после дорожно-транспортного происшествия, и его темой было следующее: «Жизненно важные действия после дорожно-транспортного происшествия: медицинская помощь, расследование, правосудие».

71. Глобальная сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения была создана в качестве открытой платформы для парламентариев, дабы они могли обмениваться передовой практикой в сфере политики и законодательства по вопросам безопасности дорожного движения и стимулировать

еще больше стран к принятию всеобъемлющих и эффективных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения. ВОЗ вместе с Фондом «За нулевой показатель» провели в Лондоне в декабре 2016 года международный семинар-практикум для законодателей, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, после чего, в мае 2017 года был выпущен международный манифест под названием ‘Manifesto #4RoadSafety’ («Манифест #4безопасность дорожного движения»). Манифест содержит 10 ключевых рекомендаций для стимулирования парламентариев к поддержке Десятилетия действий, цели 3.6 целей в области устойчивого развития и пакета мер ВОЗ по обеспечению безопасности дорожного движения под названием «Спасти ЖИЗНИ».

72. В марте 2017 года министры транспорта государств — членов Европейского союза выступили с Декларацией Валетты по безопасности дорожного движения, призвав предпринять новые шаги в сфере безопасности дорожного движения и создать фонд по безопасности дорожного движения, который является существенной целью для Трансъевропейской транспортной сети и более крупных проектов в области безопасности дорожного движения.

73. ЕЭК в партнерстве с Международным фондом взаимодействия «Лазер» и Специальным посланником по обеспечению безопасности дорожного движения организовали в феврале 2017 года во Дворце Наций в Женеве всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения, приуроченный к семидесятой годовщине Комитета по внутреннему транспорту. Фестиваль получил 232 фильма, из которых более 100 были публично показаны в рамках фестиваля в целях повышения осведомленности по вопросам безопасности дорожного движения.

74. Международная автомобильная федерация в партнерстве с многонациональной корпорацией JCDecaux начала первую во всем мире кампанию наружной рекламы по вопросам безопасности дорожного движения. В кампании участвуют 13 известных деятелей, которые передают простые и универсальные послания, посвященные спасению жизни людей на дорогах.

75. В рамках Инициативы Благотворительного фонда Блумберга по обеспечению безопасности дорожного движения в мире на 2015–2019 годы ВОЗ осуществила программу стажировки для работников СМИ по вопросам безопасности дорожного движения, которая представляет собой программу укрепления потенциала для журналистов во Вьетнаме, Китае, Объединенной Республике Танзания, Таиланде и Филиппинах. Программа стажировки была нацелена на создание механизма долгосрочного задействования избранной группы репортеров, прошедших подготовку в сфере освещения вопросов безопасности дорожного движения. Занятия по подготовке журналистов также проводились в рамках важнейших всемирных мероприятий, таких как вторая Всемирная конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения и «Безопасность 2016». Дополнительные учебные занятия были организованы Институтом Джорджа по проблемам глобального здравоохранения совместно с ВОЗ для журналистов из западной части Тихоокеанского региона, а Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения подготовило свыше 300 адвокатов в 9 странах по вопросам разработки и проведения информационно-пропагандистских кампаний.

76. В рамках Инициативы Благотворительного фонда Блумберга по обеспечению безопасности дорожного движения в мире на 2015–2019 годы Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения организовало подготовку более 3300 сотрудников полиции в девяти странах по таким вопросам, как наиболее действенные средства предупреждения вождения под влиянием

алкоголя и езды с превышением скорости и улучшение коэффициентов использования ремней безопасности и ношения шлемов.

77. Ряд конференций был организован партнерами. Всемирная дорожная ассоциация организовала в ноябре 2015 года Всемирный автодорожный конгресс и проводила регулярные практикумы и семинары. Глобальная молодежная сеть в поддержку дорожной безопасности вместе с Альянсом за предотвращение детского травматизма и правительством Сенегала организовала конференцию по вопросам безопасности дорожного движения для детей и молодежи во время второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения. В Канберре в сентябре 2016 года состоялась Австралазийская конференция по обеспечению безопасности дорожного движения, в ходе которой была реализована стипендиальная инициатива, профинансированная Глобальным партнерством в области безопасности дорожного движения и правительством Австралии и позволившая девяти делегатам из стран с низкими и средними уровнями доходов принять участие в конференции. Институт просвещения по вопросам дорожного движения в партнерстве с Национальным управлением США по безопасности дорожного движения на автострадах, Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии, ЭСКАТО и ЕЭК провел конференцию по механическим двухколесным транспортным средствам. Организация Safe Kids Worldwide вместе с Фондом «Дженерал моторс», корпорацией FedEx, Фондом МАФ и другими провела в декабре 2016 года свой второй саммит по вопросам безопасности дорожного движения под названием «Безопасность на дороге — безопасность ребенка», а в июле 2017 года в Балтиморе, Соединенные Штаты, свой Съезд по предотвращению детского травматизма.

78. Азиатский фонд профилактики травматизма координировал начавшуюся в 2017 году во Вьетнаме кампанию по безопасности дорожного движения под названием «БЕЗОПАСНЫЕ ШАГИ», которая представляет собой паназиатскую общественную кампанию, инициаторами которой выступили Фонд Prudence («Благоразумие») в партнерстве с журналом «Нэшнл джиогрэфик» и Фондом МАФ. Мероприятия в рамках кампании «БЕЗОПАСНЫЕ ШАГИ» также осуществляются в Индонезии, Камбодже, Малайзии, Мьянме, Таиланде и Филиппинах.

79. Международный союз автомобильного транспорта в сотрудничестве с компанией «Вольво» выступил с инициативой «Дайте нам руку», предназначенной для повышения уровня осведомленности детей в вопросах безопасности дорожного движения, а корпорация FedEx вместе с Национальным советом по безопасности дорожного движения, Глобальным партнерством в области безопасности дорожного движения и Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца начала проводить в Намибии серию семинаров-практикумов, направленных на повышение безопасности дорожного движения в рамках корпоративного сектора.

80. Были разработаны различные методические документы и платформы. Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения создало справочный центр по информационно-пропагандистской работе — онлайн-базу данных, позволяющую пользователям получить доступ к разнообразным техническим ресурсам, в то время как Фонд МАФ и ЮНИСЕФ опубликовали информационно-пропагандистский доклад под названием “Rights of Way: Child Poverty and Road Traffic Injury in the SDGs” («Право прохода: детская нищета и дорожно-транспортный травматизм в целях в области устойчивого развития»), в котором показано, как дорожно-транспортный травматизм усугубляет детскую нищету. ВОЗ выпустила концептуальную записку по вопросам наркомании и безопасности дорожного движения, а также документ под назва-

нием “Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit” («Кампании в СМИ по вопросам безопасности дорожного движения: инструментарий»), в котором получили отражение уроки, извлеченные из проведения социально-маркетинговых кампаний в странах с низкими и средними уровнями доходов.

81. Международная автодорожная федерация выпустила в мае 2017 года новый блок информации по вопросам безопасности дорожного движения в рамках глобальной инициативы «Практическое применение знаний в сфере транспорта». В новом разделе, посвященном теме “Global Plan for the Decade of Action for Road Safety” («Глобальный план в связи с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения»), собраны знания, накопленные организациями, входящими в структуру «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», в рамках групп проектов по компонентам 1 и 2.

VI. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия

82. ВОЗ выпустила «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год» в преддверии второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения. Доклад продемонстрировал незначительный прогресс с точки зрения уменьшения смертности и травматизма, но вместе с тем указал на некоторые успехи в плане принятия надлежащих законов о безопасности дорожного движения. В нем содержится призыв активизировать действия на страновом уровне по достижению цели 3.6 целей в области устойчивого развития.

83. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения опубликовала в 2016 году данные о безопасности дорожного движения из 40 стран (главным образом с высокими уровнями доходов). Она указала на прогресс в 32 странах, хотя в других количество смертных случаев увеличилось. Помимо этого, она особо отметила, что в этих странах растет смертность среди людей пожилого возраста.

84. Международный транспортный форум в сотрудничестве с Иbero-американским центром мониторинга безопасности дорожного движения и Международной автомобильной федерацией приступил к проведению сравнительного исследования о показателях в области безопасности дорожного движения в 10 латиноамериканских странах. Ожидается, что выводы по итогам этого проекта дадут разработчикам политики в Латинской Америке инструмент для оценки сильных и слабых сторон каждой страны и позволят выявить области, заслуживающие внимания на политическом уровне.

85. Ряд организаций проводят семинары-практикумы и учебные мероприятия с целью улучшить сбор данных и мониторинг за деятельностью в области безопасности дорожного движения в мире. ЭКЛАК вместе с Панамериканской организацией здравоохранения, аргентинским Национальным агентством по безопасности дорожного движения и чилийским Агентством по безопасности дорожного движения провели различные семинары-практикумы по совершенствованию систем данных; в рамках программы Всемирного банка «Африканская транспортная политика» были организованы два семинара в сотрудничестве с Международной группой по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения на тему “Road safety data: from data collection to policy analysis” («Данные по вопросам безопасности дорожного движения: от сбора данных к анализу политики») для англоязычных и франкоязычных стран Африки; и Центры Соединенных Штатов по контролю и профилактике заболеваний ока-

зали техническую помощь Китаю и Таиланду в целях совершенствования их систем наблюдения за травматизмом.

86. Сеть «За более безопасные улицы городов» была создана на конференции Хабитат III Международным транспортным форумом и Международной автомобильной федерацией. Эта инициатива, пользующаяся поддержкой со стороны Международной группы по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения, позволит развить потенциал по сбору и анализу данных в городах в целях отслеживания прогресса. Международная программа оценки состояния дорог разработала бесплатные глобальные инструменты программного обеспечения для исследования безопасности дорожной инфраструктуры по всему миру. Это программное обеспечение под названием ViDA включает имеющиеся в открытом доступе результаты оценки состояния дорог во всем мире. В настоящее время Международная программа оценки состояния дорог занимается созданием интерактивных инструментов для анализа результатов звездочной оценки и картирования рисков на дорогах протяженностью свыше 1 млн км по всему миру.

87. В странах проведен ряд исследований. Центры Соединенных Штатов по контролю и профилактике заболеваний вместе с организацией Amend провели неупорядоченную контрольную оценку программы улучшения школьной инфраструктуры в Объединенной Республике Танзания, которая показала, что в результате осуществления программы количество травм уменьшилось на 26 процентов, в то время как база данных о столкновениях, созданная в Абу-Даби, позволила правительству установить сопряженные с риском стили поведения и осуществить целенаправленные мероприятия по просвещению общественности. Международный союз автомобильного транспорта и Лига арабских государств опубликовали исследование под названием “The Impact of Professional Training on Commercial Freight Drivers in the Arab World” («Воздействие профессиональной подготовки на водителей, перевозящих коммерческие грузы, в арабском мире»), в котором подчеркнута позитивное воздействие профессиональной подготовки с точки зрения уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий.

VII. Финансовая поддержка

88. В своей резолюции [70/260](#) Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря рассмотреть возможность создания, за счет добровольных взносов, фонда по безопасности дорожного движения. Проект предложения был разработан ЕЭК, и Исполнительный секретарь ЕЭК и Специальный посланник по обеспечению безопасности дорожного движения начали процесс консультаций в ходе Глобальной конференции по устойчивому транспорту в ноябре 2016 года. Предложение было также представлено Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК в феврале 2017 года. Предложение будет обновлено в предстоящие месяцы с учетом замечаний государств-членов и соответствующих заинтересованных сторон.

89. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения, находящийся в ведении Всемирного банка, обещал внести взнос в размере 2 млн долл. США на цели обеспечения безопасности дорожного движения в рамках встреч под эгидой Всемирной инициативы Клинтон в 2016 году и одобрил 25 новых проектов.

90. В мае 2017 года Благотворительный фонд Блумберга объявил о выделении 5 млн долл. США на инициативу под названием “Partnership for Healthy

Cities” («Партнерство в интересах здоровых городов»), которая включает три мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

91. В рамках программы МАФ по предоставлению грантов на цели содействия обеспечению безопасности дорожного движения была оказана поддержка всем членам Международной автомобильной федерации. За период с 2010 года было выделено в общей сложности 4,8 млн евро на реализацию свыше 300 инициатив в области безопасности дорожного движения в 75 странах. Ежегодное пожертвование в размере 1,2 млн евро из Фонда МАФ позволяет членам Федерации решать проблемы в сфере безопасности дорожного движения на местном уровне.

92. Крупные инвестиции и модернизация опасных дорог, которые были доведены до трехзвездочной — или выше — категории, имели место в ряде стран с высокими уровнями доходов: Австралии, Катаре, Новой Зеландии, Словакии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатах. Международная программа оценки состояния дорог при поддержке со стороны Фонда МАФ, Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, многосторонних банков развития, правительств, корпорации FedEx, клубов Международной автомобильной федерации, Европейской ассоциации автомобилестроителей и других национальных и региональных партнеров продолжает проводить исследования, развивать и поддерживать усилия по глобальному применению картирования рисков, звездочной оценке и планированию инвестиций. Продолжается и расширяется инициативная разработка планов инвестиций на цели обеспечения безопасности дорожного движения, оптимизируемых с целью добиться спасения максимального количества жизней из расчета на каждый израсходованный доллар и улучшить звездную оценку национальных дорожных сетей. К концу 2017 года будет проведена оценка примерно 1 млн км дорог в 77 странах.

93. Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения предоставило почти 4,5 млн долл. США более 50 организациям гражданского общества и правительственным организациям на цели пропаганды более инициативной политики в интересах участников дорожного движения и усиленных стандартов безопасности транспортных средств.

94. При финансовой и технической помощи со стороны Центров Соединенных Штатов по контролю и профилактике заболеваний стажеры в рамках учебной программы полевой эпидемиологии пользовались минигрантами в размере от 3000 до 5000 долл. США для проведения мероприятий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, во Вьетнаме, Грузии, Кот-д’Ивуаре, Нигерии, Уганде и Южной Африке.

95. Финансовая поддержка общинных проектов по обеспечению безопасности дорожного движения, таких как «Безопасно в школу — безопасно домой», оказывалась компаниями «Шелл», «Тоталь» и «Тойота» в рамках глобальной инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, которая реализуется под руководством Глобального партнерства в области безопасности дорожного движения.

96. О подготовке доклада под названием “Investing to Save Lives: An Impact Investment Case for Preventing Road Trauma” («Инвестиции ради спасения жизней: аргументы в пользу воздействия инвестиций в плане предотвращения дорожного травматизма») было объявлено в штаб-квартире Всемирного банка в сентябре 2016 года. Это исследование, которое пользуется поддержкой Агентства Соединенных Штатов по международному развитию, Фонда МАФ, Центров Соединенных Штатов по контролю и профилактике заболеваний и Фонда «Ю-Пи-Эс», показало, что в Камбодже, например, облигация социаль-

ного воздействия могла бы способствовать предотвращению 14 смертельных случаев и 260 других травм на протяжении трех лет, если бы она реализовывалась совместно с программой ношения шлемов.

VIII. Выводы и рекомендации

97. Со времени представления предыдущего доклада Генеральной Ассамблее государства-члены и международное сообщество осуществили многочисленные национальные, региональные и глобальные инициативы высокого уровня.

98. Требуется сделать еще больше, как видно из «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 год», чтобы достигнуть цели Десятилетия действия по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и цели 3.6 целей в области устойчивого развития — к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

99. Необходимо выделить больше средств для того, чтобы страны могли принимать необходимые меры, такие как те, которые рекомендованы в пакете мер ВОЗ «Спаси ЖИЗНИ», в течение Десятилетия действий и в последующий период.

100. Для обеспечения достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и цели 3.6 целей в области устойчивого развития, Генеральной Ассамблее рекомендуется призвать государства-члены к следующему:

а) существенно активизировать действия во всех областях безопасности дорожного движения;

б) решать проблемы безопасности дорожного движения целостным образом; внедрять эффективную систему управления безопасностью дорожного движения, и в том числе определить ответственное ведомство; поощрять межведомственное сотрудничество между департаментами дорог/транспорта, полиции/юстиции, здравоохранения и образования; разрабатывать национальные планы обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий; и установить количественные целевые показатели для снижения дорожно-транспортного травматизма и смертности;

в) обеспечить политическую поддержку и принятие финансовых обязательств в отношении целей в области устойчивого развития, с тем чтобы выполнить амбициозную задачу — к 2020 году вдвое сократить число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий;

г) присоединиться к международно-правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, и пропагандировать и внедрять эти конвенции Организации Объединенных Наций;

е) разработать комплексное законодательство, касающееся рисков и факторов защиты, обеспечить защиту случайно оказавшихся на месте происшествия лиц и персонала служб экстренного реагирования и добиться исполнения этих законов, с тем чтобы выполнить поставленную Генеральной Ассамблеей задачу к 2020 году увеличить долю стран, применяющих соответствующее законодательство, до 50 процентов;

f) поддерживать проводимый под руководством ВОЗ процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг;

g) обеспечить более строгое соблюдение существующего законодательства и активизировать информационно-просветительскую деятельность в целях снижения показателей травматизма и смертности;

h) улучшать инфраструктуру, в том числе посредством сосредоточения внимания на 10 процентах самых загруженных дорог, установления надлежащих целевых показателей в отношении дорожной инфраструктуры для всех соответствующих участников дорожного движения и введения практики проведения проверок на предмет соблюдения требований безопасности дорожного движения для всех новых дорог;

i) укреплять и улучшать работу служб, оказывающих доврачебную помощь, травматологическую помощь и помощь в реабилитации;

j) повысить качество данных по безопасности дорожного движения, в том числе посредством активизации усилий по сбору соответствующих данных, необходимых для управления деятельностью по обеспечению безопасности на дорогах, таких как последствия принимаемых мер для здоровья населения, их социально-экономическое воздействие и экономическая эффективность, и отслеживать изменения ситуации с безопасностью дорожного движения;

k) увеличить объем ресурсов, выделяемых на инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, и создать устойчивые инновационные механизмы финансирования;

l) проводить Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

101. Генеральная Ассамблея также рекомендует государствам-членам следующее:

a) участвовать в обследованиях в рамках четвертого «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения»;

b) разработать и осуществлять стратегии, в рамках которых особое внимание уделяется уязвимым участникам дорожного движения;

c) участвовать в программах оценки новых автомобилей;

d) поддерживать прекращение производства небезопасных автомашин и осуществлять правила Организации Объединенных Наций о безопасности транспортных средств или схожие национальные стандарты;

e) признать ту решающую роль, которую могут играть парламентарии в принятии всеобъемлющих и эффективных стратегий и законов по безопасности дорожного движения;

f) просить представить Генеральной Ассамблее на ее семьдесят четвертой сессии доклад по этим вопросам.