



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
7 August 2009
Russian
Original: English

Шестьдесят четвертая сессия
Пункт 48 предварительной повестки дня*
Глобальный кризис в области безопасности
дорожного движения

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря

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

* A/64/150.



Доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», представляется обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций относительно повышения безопасности дорожного движения во всем мире, содержащихся в резолюциях 58/289, 60/5 и 62/244 Генеральной Ассамблеи. В докладе дается описание проводимой в настоящее время деятельности и ряда событий в области дорожной безопасности во всем мире, произошедших за последние два года и свидетельствующих о том, что совместные информационно-пропагандистские усилия оказали существенное воздействие. Рост числа совместных проектов в целях принятия мер по обеспечению дорожной безопасности наряду с большим числом мероприятий по обеспечению дорожной безопасности, проводимых на местном, национальном и международном уровнях, свидетельствуют о растущем признании правительствами и другими заинтересованными сторонами настоятельной необходимости принятия мер по повышению безопасности дорожного движения. При этом в докладе отмечается, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему ставит под угрозу достижения в области здравоохранения и развития во всем мире. Для эффективной ликвидации глобального кризиса необходимы масштабное видение безопасности дорожного движения и соответствующее финансирование. В заключительной части доклада для рассмотрения Генеральной Ассамблеи предлагается ряд рекомендаций, которые могли бы способствовать как оказанию международной поддержки в деле обеспечения безопасности дорожного движения, так и осуществлению доказавших свою эффективность мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»	6
III. Деятельность, связанная с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»	7
A. Техническая поддержка	7
B. Разработка политики	9
C. Информационно-пропагандистская деятельность	9
D. Региональные совещания	13
E. Сбор данных и исследования	16
F. Конференция на уровне министров по безопасности дорожного движения	17
G. <i>Доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире</i>	17
H. Финансовая поддержка	18
IV. Выводы и рекомендации	19

I. Введение

1. Дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является одной из серьезных проблем общественного здравоохранения и одной из главных причин смертности, травматизма и инвалидности во всем мире. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают практически 1,3 миллиона человек, а травмы получают от 20 до 50 миллионов человек. Более 90 процентов смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий отмечаются в странах с низким и средним уровнем доходов, на которые приходится менее половины мирового автомобильного парка. Дорожно-транспортный травматизм входит в число трех главных причин смертности людей в возрасте от 5 до 44 лет.

2. Дорожно-транспортный травматизм создает угрозу замедления темпов экономического и человеческого развития. Согласно оценкам, глобальные потери в результате дорожно-транспортного травматизма составляют в общей сложности 518 млрд. долл. США, а соответствующие издержки правительств — 1–3 процента от валового национального продукта их стран. В некоторых странах с низким и средним уровнем доходов сумма потерь превышает общий объем получаемой ими помощи в целях развития. Дорожно-транспортный травматизм ложится тяжелым бременем на национальную экономику, оказывая прямое воздействие на службы здравоохранения и реабилитации и порождая косвенные издержки. Он может также создавать значительные финансовые трудности для затрагиваемых семей, которым в дополнение к значительному эмоциональному стрессу зачастую приходится покрывать расходы на медицинское обслуживание и реабилитацию, похороны и другие расходы, связанные с утратой дохода потерпевшего лица.

3. Экономические, социальные и связанные с медицинским обслуживанием потери, обусловленные дорожно-транспортным травматизмом, не являются неизбежными. Имеется большое количество данных, подтверждающих, что дорожно-транспортный травматизм можно предотвращать. Опыт, накопленный во всем мире, свидетельствует о том, что создание надлежащим образом финансируемого ведущего учреждения по вопросам безопасности дорожного движения и точная оценка положения в области дорожной безопасности в стране являются важными шагами, которые необходимо предпринять для эффективного решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. Был выявлен ряд факторов, которые, как это установлено, повышают риск получения травм, связанных с движением автотранспорта, включая движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, неиспользование ремней безопасности и детских средств безопасности, управление автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование шлемов водителями двухколесных транспортных средств, низкое качество или недостаточное техническое обслуживание дорожной инфраструктуры и старые автомобили, которые плохо обслуживаются или которые не оборудованы устройствами безопасности. Принятие нормативных и других мер, направленных на устранение этих факторов риска, привело к значительному сокращению количества дорожно-транспортных происшествий во многих странах. Также были получены данные о том, что оказание срочных травматологических услуг имеет большое значение для смягчения негативных последствий дорожно-транспортных происшествий.

4. В течение последних четырех или более десятилетий осуществлялось большое количество региональных и глобальных инициатив в области обеспечения безопасности дорожного движения. Активизации этой деятельности способствовало опубликование по случаю Всемирного дня здоровья в 2004 году доклада Всемирной организации здравоохранения/Всемирного банка, озаглавленного «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В этом докладе особо отмечается роль многих секторов в предотвращении дорожно-транспортного травматизма и дается описание основополагающих концепций предотвращения дорожно-транспортного травматизма, его масштабов и последствий, основных определяющих факторов и факторов риска и эффективных практических стратегий. Как таковой, он является как информационно-просветительским инструментом, так и техническим документом, содержащим шесть основных рекомендаций относительно того, что страны могут сделать для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

5. После опубликования «Всемирного доклада» в апреле 2004 года Организация Объединенных Наций приняла резолюцию 58/289, автором которой являлся Оман и которая была озаглавлена «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»; в ней была признана необходимость того, чтобы система Организации Объединенных Наций оказывала поддержку усилиям по ликвидации глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В этой резолюции Генеральная Ассамблея предложила Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В ней также была отмечена необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества, с учетом потребностей развивающихся стран, в деле решения проблем безопасности дорожного движения.

6. В мае 2004 года Всемирная ассамблея здравоохранения приняла резолюцию WHA 57.10, в которой она согласилась с предложением Генеральной Ассамблеи предоставить ВОЗ мандат координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В резолюции о безопасности дорожного движения и здоровье также содержался призыв к государствам-членам рассматривать проблему безопасности дорожного движения в качестве одного из приоритетных вопросов здравоохранения и предпринять шаги для осуществления мер, которые доказали свою эффективность в плане снижения дорожно-транспортного травматизма.

7. В октябре 2005 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 60/5, в которой Ассамблея подчеркнула важность уделения государствами-членами особого внимания предотвращению дорожно-транспортного травматизма. В этой резолюции Ассамблея предложила региональным комиссиям и ВОЗ совместно организовать Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и предложила государствам-членам и международному сообществу объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

8. 31 марта 2008 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 62/244, озаглавленную «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», третью основную резолюцию по этому вопросу, в которой она вновь подтвер-

дила большое значение решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества и обмена знаниями и увеличения соответствующей финансовой поддержки с учетом потребностей развивающихся стран. В этой резолюции Ассамблея также приветствовала предложение Российской Федерации провести в этой стране в 2009 году первую всемирную конференцию высокого уровня (на уровне министров) по безопасности дорожного движения. В резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря представить ей на ее шестьдесят четвертой сессии доклад о прогрессе, достигнутом в деле повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

9. Государства-члены приняли значительное число мер по укреплению законодательства, повышению эффективности сбора данных и разработке национальных и местных стратегий и программ в области дорожной безопасности. Эти инициативы столь многочисленны, что их невозможно подробно описать в настоящем докладе; вместе с тем, о некоторых из них говорится в недавно опубликованном «Докладе о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» (см. пункт 37 ниже). Поэтому в настоящем докладе основное внимание уделяется международной и региональной деятельности в области безопасности дорожного движения.

II. «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

10. В соответствии с мандатом, которым она была наделена Генеральной Ассамблеей, ВОЗ в последние пять лет тесно сотрудничала с региональными комиссиями в целях координации «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» (ниже именуется «Сотрудничество») — группы в составе Организации Объединенных Наций и международных организаций, приверженных повышению безопасности дорожного движения. По состоянию на июнь 2009 года в состав этой группы входили 12 организаций системы Организации Объединенных Наций, включая ВОЗ, Всемирный банк, 5 региональных комиссий, Программу развития Организации Объединенных Наций, Программу Организации Объединенных Наций по населенным пунктам, Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев, Всемирную продовольственную программу и Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ). В ней также представлены еще приблизительно 50 учреждений, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения на международном или региональном уровнях и обладающих широким кругом знаний и большим опытом. Число и разнообразный состав участвующих в деятельности групп и организаций (правительства, неправительственные организации, доноры, научные учреждения и частный сектор), представляющих такие секторы, как транспорт, здравоохранение и безопасность, свидетельствуют о широкой поддержке этой совместной инициативы.

11. К настоящему времени группа «Сотрудничества» провела в общей сложности 10 совещаний, которые созывались два раза в год. Совещания, по возможности, проводились каждый год поочередно в штаб-квартире ВОЗ в Женеве (Швейцария) и штаб-квартире одной из региональных комиссий. Члены

«Сотрудничества» разделяют общую точку зрения о том, что смерть и травмы не должны являться «ценой» мобильности. Цель «Сотрудничества», выработанная на основе взаимного консенсуса участников, состоит в том, чтобы содействовать международному сотрудничеству и укреплять глобальную и региональную координацию между учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными партнерами в целях осуществления резолюций Генеральной Ассамблеи 58/289, 60/5 и 62/244 и рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожного травматизма», и таким образом оказывать поддержку страновым программам.

12. Также был определен ряд задач, которые необходимо выполнить для достижения этой цели, включая содействие проведению оценок положения в области безопасности дорожного движения и возможностей, которыми располагают страны для решения этой проблемы; разработку руководящих указаний в отношении принятия эффективных практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения и оказания помощи в реализации таких мер; укрепление потенциала в плане решения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения; проведение информационно-пропагандистской деятельности по вопросам безопасности дорожного движения и оказание содействия в организации кампаний за ее повышение; укрепление координации деятельности на глобальном и региональном уровнях в области безопасности дорожного движения; и повышение степени безопасности парка автотранспортных средств Организации Объединенных Наций для всех участников дорожного движения. Этот круг ведения «Сотрудничества» был одобрен на девятом совещании группы, состоявшемся в ноябре 2008 года в Женеве.

III. Деятельность, связанная с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»

A. Техническая поддержка

13. «Сотрудничество» через группу в составе четырех партнеров (Фонд Международной автомобильной федерации (МАФ), Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Всемирный банк и ВОЗ) продолжало работу над несколькими руководствами, в которых содержатся предназначенные для стран руководящие указания относительно применения эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, изложенных во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В дополнение к первоначальным руководствам «Использование шлемов: руководство по безопасности дорожного движения для руководящих и практических работников» (2006 год) и «Управление автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения» (2007 год) группа опубликовала третье и четвертое руководства из данной серии: «Движение со скоростью, соответствующей дорожной обстановке» (2008 год) и «Ремни безопасности и детские системы безопасности» (2009 год)¹. Руководство о системах данных о безопасности дорожного движения находится на заключительной стадии под-

¹ Все руководства можно бесплатно загрузить с сайта <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/>.

готовки, и ожидается, что оно будет опубликовано к концу 2009 года, равно как и материалы, касающиеся безопасности автотранспортных парков и повышения степени безопасности дорожной инфраструктуры.

14. Различные члены «Сотрудничества» оказывают техническую поддержку странам в целях внедрения эффективных методов, описываемых в указанных руководствах. Эти руководства используются в стратегическом и практическом планах для поддержки целенаправленных мероприятий по сокращению дорожно-транспортных происшествий и случаев серьезного травматизма, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, в том числе в Бенине, Бразилии, Вьетнаме, Индонезии, Камбодже, Мексике, Российской Федерации и Таиланде. Двумя наглядными примерами воплощения теории на практике за счет использования руководств являются Вьетнам и Камбоджа. В Камбодже Национальный комитет по дорожной безопасности и ассоциированные с ним ключевые национальные организации приняли руководство «Использование шлемов» (2006 год) за основу для руководства процессом разработки стандартов в отношении шлемов и соответствующих законодательных актов для обеспечения использования одобренных шлемов в целях сокращения числа случаев серьезного травматизма и гибели мотоциклистов. Во Вьетнаме на основе научных данных, содержащихся в руководстве «Управление автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения» (2007 год), был проведен практикум с участием более 200 представителей правительства, деловых кругов и гражданского общества в целях разработки страновой программы. Первым шагом стало внесение поправок в законодательство, касающееся управления автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, за счет установления для водителей автомобилей и мотоциклов показателя предельного содержания алкоголя в крови и обеспечения его соблюдения.

15. Ряд партнеров начали оказывать техническую помощь в вопросах, касающихся сбора данных о безопасности дорожного движения и разработке систем данных. В июле 2009 года Национальное управление безопасности дорожного движения Соединенных Штатов Америки организовало международный практикум по системам данных о безопасности дорожного движения, в котором приняли участие многоотраслевые делегации из шести стран с низким и средним уровнем доходов. Практикум проводился на основе проекта руководства по эффективной практике в отношении систем данных и был организован совместно с ВОЗ, Американским центром по профилактике заболеваний и борьбе с ними и Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения.

16. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения оказывает поддержку разнообразным мероприятиям, касающимся укрепления потенциала, осуществления программ, обеспечения инфраструктурной безопасности и проведения исследований и разработок, информационно-пропагандистской и учебной деятельности и практикумов, и в настоящее время он осуществляет деятельность в более чем 25 странах, увязывая мероприятия, осуществляемые в рамках финансируемых Механизмом программ по обзору потенциала для управления безопасностью и оценке инфраструктуры, со страновыми инвестиционными операциями. Механизм также оказывает поддержку разработке стандартизированных методов сбора данных для оценки случаев гибели людей и получения ими травм в результате дорожно-транспортных происшествий на основе сотрудничества с группой «Глобальное

бремя заболеваний», и созданию международной организации дорожной полиции «Роудпол» — глобальной полицейской сети по безопасности дорожного движения во главе с консультационной группой по правоохранным вопросам в составе международных полицейских, являющихся специалистами высокого уровня. Механизм подписал меморандум о взаимопонимании с Международной программой оценок дорожного движения и оказывает содействие проводимой на национальном уровне деятельности по разработке и применению методологий оценки дорожного движения и вынесению рекомендаций относительно осуществления доступных и качественных капиталовложений с высокой отдачей. У него также имеются меморандумы о договоренности с Международной федерацией дорожного движения о разработке и применении учебных модулей по вопросам безопасности дорожного движения и Международной группой по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения по вопросу о содействии налаживанию двусторонних партнерских связей между экспертами стран — членом Группы с их коллегами-специалистами в странах с низким и средним уровнем доходов.

В. Разработка политики

17. Рабочая группа по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций завершила подготовку и опубликовала обновленные варианты сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. В этих резолюциях содержится информация о передовых методах обеспечения дорожной безопасности, и они призваны дополнить конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющее их Европейское соглашение 1971 года. Эти резолюции являются справочными документами, содержащими руководящие указания, которые должны выполняться странами на добровольной основе, с одной стороны, для повышения безопасности дорожного движения и с другой — для создания возможностей для более широкого согласования правил и положений на международном уровне. Следует надеяться на то, что правительства будут в значительной степени выполнять содержащиеся в них рекомендации. На Всемирном форуме по согласованию правил в отношении автотранспортных средств были также утверждены новые положения Европейской экономической комиссии и международного сообщества в отношении ряда компонентов для повышения безопасности автомобилей и мотоциклов во всем мире.

С. Информационно-пропагандистская деятельность

18. После провозглашения в резолюции 60/5 Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий этот день проводится во все большем числе стран на каждом континенте. День памяти стал важным инструментом в рамках глобальных усилий по сокращению числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Он обеспечивает возможность обратить внимание на масштабы эмоциональных страданий и экономических потерь, обусловленных дорожно-транспортными происшествиями, и должным образом оценить страдания жертв дорожно-транспортных происшествий и работу служб поддержки и спасения. В 2008 году поминальные службы, посвященные памяти жертв, и другие мероприятия были проведены в таких странах, как Австралия, Арген-

тина, Бразилия, Бруней-Даруссалам, Индия, Канада, Мексика, Нигерия, Соединенные Штаты, Уганда, Филиппины, Южная Африка и Япония, и практически во всех странах Европы. Также был создан специальный веб-сайт для распространения информации об этом дне и установления связей между странами посредством обмена общими целями и отдания дани памяти тем, кто погиб и получил травмы в результате дорожно-транспортных происшествий.

19. В ноябре 2007 года ВОЗ организовала совещание на тему «Частный сектор и безопасность дорожного движения» в отделении компании «Мишлен» в Шанхае (Китай). В этом совещании приняли участие 25 представителей многонациональных частных компаний в целях определения вклада частного сектора и расширения его участия в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения; обмена информацией о том, как компании частного сектора могут повысить безопасность дорожного движения для своих работников и подрядчиков; обсуждения того, каким образом компании частного сектора могли бы оказывать содействие осуществлению национальных и международных инициатив в области безопасности дорожного движения; и изучения других шагов, которые могло бы предпринять международное сообщество для повышения степени информированности об усилиях частных компаний по обеспечению безопасности дорожного движения. Последующие совещания были проведены компанией «Джонсон энд Джонсон» в Будапеште в ноябре 2008 года, на которых была официально создана сеть «Сотрудничество частного сектора в области дорожной безопасности», и компанией «Мишлен» в Париже в мае 2009 года. Три главные цели этой сети заключаются в следующем: совершенствовании методов работы для повышения безопасности персонала, их семей и других участников дорожного движения; предоставлении частному сектору в целом возможности взаимодействовать с «Сотрудничеством в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими сторонами; и оказании совместной поддержки мероприятиям, которые способствовали бы повышению безопасности дорожного движения во всем мире.

20. 4 июля 2008 года в лондонской штаб-квартире Европейского банка реконструкции и развития состоялась конференция о безопасной инфраструктуре для дорожного движения, которая была организована Комиссией по безопасности дорожного движения во всем мире и прошла под руководством президента Банка. В конференции приняли участие представители Всемирного банка, Африканского банка развития, Азиатского банка развития, Межамериканского банка развития, Европейского инвестиционного банка, Европейской комиссии и ведущих стран-доноров, которые обсудили вопросы согласования процедур обеспечения безопасности дорожного движения при осуществлении проектов строительства и модернизации дорог в соответствии с рекомендациями, содержащимися в Парижской декларации по повышению эффективности внешней помощи. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения создал новую рабочую группу по безопасности инфраструктуры в составе этих основных сторон, занимающихся вопросами оказания помощи в развитии дорожной инфраструктуры, для отыскания путей согласования систематизированного и координируемого подхода к эффективному обеспечению безопасности инвестиций в дорожную инфраструктуру среди всех участвующих международных финансовых учреждений. После этого рабочая группа провела обследование практики обеспечения инфра-

структурной безопасности у своих членов, и в настоящее время она предпринимает усилия для достижения консенсуса в отношении совместной передовой практики для осуществления инфраструктурных инвестиционных проектов в будущем.

21. По приглашению правительства Российской Федерации Комиссия по безопасности дорожного движения во всем мире провела в Санкт-Петербурге в сентябре 2008 года совещание, на котором был обсужден очередной доклад о работе Комиссии и проведение ею компании «За безопасные дороги» в 2006 году; на совещании, в частности, было отмечено успешное принятие ее предложения о проведении первого глобального совещания на уровне министров по безопасности дорожного движения. Комиссия также одобрила новую рекомендацию, в которой содержится предложение о провозглашении десятилетия 2010–2020 годов десятилетием действий за безопасность дорожного движения.

22. В декабре 2008 года ВОЗ и ЮНИСЕФ провели презентацию «Всемирного доклада о предотвращении детского травматизма». В докладе дается всеобъемлющая оценка случаев непреднамеренного детского травматизма и предлагаются меры для его предотвращения. В нем подчеркивается важность обеспечения безопасности дорожного движения для детей. Содержащиеся в докладе выводы свидетельствуют о том, что дорожно-транспортный травматизм является главной причиной смертности среди детей и подростков в возрасте от 10 до 19 лет, серьезной причиной травм, не приводящих к смертельному исходу, и главной причиной детской инвалидности. В докладе содержится вывод о том, что, если бы доказавшие свою эффективность профилактические меры, включая ряд мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, были приняты во всем мире, ежедневно можно было бы спасти жизнь по крайней мере 1000 детей. Глобальная презентация доклада была организована правительством Вьетнама.

23. В феврале 2009 года в Вашингтоне, округ Колумбия, была организована первая Международная конференция «Обеспечение безопасности дорожного движения на работе». Конференция была организована Национальным институтом по охране труда и промышленной гигиене Американского центра по профилактике заболеваний и борьбе с ними в сотрудничестве с ВОЗ, Панамериканской организацией здравоохранения, Международной организацией труда, Национальным советом по вопросам безопасности, Государственным департаментом Соединенных Штатов Америки и Глобальным механизмом Всемирного банка по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, и в ней приняли участие более 200 человек. В рамках дискуссионных групп был рассмотрен ряд вопросов, включая стратегии обеспечения безопасности автопарков, стратегии управления рисками и техника обеспечения дорожной безопасности на формирующихся рынках. Эта конференция ясно показала, что дорожно-транспортный травматизм является важным вопросом безопасности труда и что профессиональные травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются одним из ключевых компонентов проблемы безопасности дорожного движения в целом. Правительства и частные компании привели ряд наглядных примеров, касающихся путей эффективного решения этой проблемы. Организаторы конференции надеются провести еще одну международную конференцию в течение последующих двух-трех лет и

уже планируют провести региональные совещания, на которых будут рассмотрены местные приоритетные задачи и проблемы.

24. После Всемирной ассамблеи молодежи, состоявшейся в апреле 2007 года, 75 молодежных делегатов сформировали глобальную молодежную сеть по безопасности дорожного движения в целях создания действующей под руководством молодежи и ориентированной на ее интересы международной неправительственной организации по вопросам безопасности дорожного движения. В деле создания такой неправительственной организации был достигнут значительный прогресс. В марте 2009 года целевая группа в составе молодых активистов по вопросам безопасности дорожного движения провела совещание для определения целей, задач и возможной деятельности этой неправительственной организации. Она начнет свою деятельность в 2010 году и будет уделять основное внимание трем стратегическим элементам: информационно-пропагандистской деятельности, налаживанию связей и обмену информацией и укреплению потенциала. Следующие шаги включают расширение молодежной сети, определение организационной структуры и разработку стратегий мобилизации средств.

25. 5 мая 2009 года лорд Робертсон, председатель Комиссии по безопасности дорожного движения во всем мире, провел презентацию доклада, озаглавленного «Безопасность на дорогах: десятилетие действий за безопасность дорожного движения». В докладе было предложено установить глобальный показатель, предусматривающий сокращение к 2020 году предполагаемого количества смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов, и высказано мнение о том, что достижение этого показателя позволило бы в течение десятилетия спасти до 5 миллионов человеческих жизней и предотвратить 50 миллионов случаев серьезного травматизма. Для содействия достижению этой цели Комиссия рекомендовала, чтобы международное сообщество выделило 300 млн. долл. США на осуществление в течение 10 лет инициативного плана действий для укрепления национального и международного потенциала в области предотвращения дорожно-транспортного травматизма. В результате проведения кампании «За безопасные дороги» был придан информационно-пропагандистский импульс усилиям по мобилизации поддержки для предлагаемого десятилетия действий. Это предложение поддержали различные общественные деятели, включая, в частности, президента Коста-Рики Ариаса, президента Филиппин Арройо и президента Объединенной Республики Танзания Киквете; бывшего президента США Билла Клинтона и архиепископа Демонда Туту; президента Всемирного банка Роберта Зеллика и Директора-исполнителя Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде Ахима Штайнера. Одним из элементов этой информационно-пропагандистской кампании является документальный фильм «Поворотный пункт», посвященный обеспечению дорожной безопасности во всем мире, с участием актрисы и посла «За безопасность дорожного движения» Мишель Йео, который был показан во всех странах мира по каналу «Би-би-си ньюз» в мае 2009 года и широко распространен среди организаций и директивных органов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения.

26. В мае 2009 года ВОЗ провела в Брюсселе международное совещание неправительственных организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий. В совещании приняли участие представители

70 организаций из 40 стран. Цели совещания заключались в углублении понимания специальных знаний и потребностей неправительственных организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий; обмене знаниями, опытом и информацией о подходах, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий; и выявлении возможностей для расширения сотрудничества между этими неправительственными и другими организациями. Участники обменялись информацией о стратегиях мобилизации сотрудников директивных органов, осуществления соответствующей информационно-пропагандистской деятельности и повышения уровня услуг, предоставляемых жертвам и их семьям, и обсудили вопрос о создании глобальной сети неправительственных организаций. Участники подготовили заявление неправительственных организаций, которое будет представлено на первой всемирной конференции на уровне министров по дорожной безопасности в ноябре 2009 года.

D. Региональные совещания

27. В рамках последующей деятельности по осуществлению декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 года) Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭКСКАТО) организовала в 2008 и 2009 годах ряд совещаний групп экспертов по вопросам повышения безопасности дорожного движения. На этих совещаниях основное внимание уделялось установлению региональных и национальных целей и показателей в области безопасности дорожного движения, достижение которых позволило бы спасти к 2015 году жизни 600 000 людей. Страны Азиатского региона сталкиваются с аналогичными проблемами, связанными с дорожно-транспортным травматизмом, и в нем для решения этой проблемы в настоящее время создается мощная сеть в составе практических работников и специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения. Ежегодно Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения организует вместе с принимающей страной семинар по безопасности дорожного движения для предоставления всем странам и регионам возможностей для обмена и распространения информации о ходе и результатах осуществления их программ и проектов в области безопасности дорожного движения. В семинаре, проведенном в 2008 году в Куала-Лумпуре, приняли участие более 230 человек из Азиатского региона, включая представителей Индии и Китая. Выступления на семинаре в основном касались руководств по передовой практике. Помимо обмена информацией о проводимой деятельности на семинаре также обсуждены общие вопросы, основные документы и инициативы, оказавшие воздействие на регион, а также будущие региональные планы.

28. В ноябре 2008 года Рабочая группа ЕЭК по безопасности дорожного видения провела совместное совещание с участием представителей «Сотрудничества». Деятельность этой рабочей группы имеет глобальное значение, поскольку она открыта для участия всех государств — членов Организации Объединенных Наций независимо от их географического положения, и ее главная задача заключается в выполнении функций депозитария Конвенции о дорожном движении (1949 год, Женева) и конвенций о дорожном движении и дорож-

ных знаках и сигналах (1968 год, Вена), которые имеют всеобщий характер. Помимо этого, она осуществляет деятельность, связанную с Европейским соглашением, дополняющим конвенции 1968 года, разрабатывает и пропагандирует передовые методы обеспечения безопасности дорожного движения и оказывает содействие проведению недель безопасности дорожного движения. Комиссия организовала совместное совещание для содействия обмену информацией и изучения возможностей развития сотрудничества по вопросам, представляющим общий интерес. Рабочая группа и «Сотрудничество» представили друг другу обновленную информацию о различных видах деятельности и обсудили вопросы, касающиеся Всемирного дня памяти жертв, проблемы передачи знаний из стран с высоким уровнем доходов в страны с низким и средним уровнем доходов и стратегии для рассмотрения на предстоящей всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения.

29. В октябре 2008 года состоялся практикум по вопросу о налаживании партнерства для обеспечения безопасности дорожного движения в Арабском Машрике, который был организован Экономической и социальной комиссией для Западной Азии (ЭСКЗА), Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения и частным сектором в сотрудничестве с министерством внутренних дел Катара и с участием Регионального отделения ВОЗ для Восточного Средиземноморья. Цель практикума заключалась в обсуждении прогресса, достигнутого в деле управления безопасностью дорожного движения в государствах-членах, а также вопроса о создании партнерства за безопасность дорожного движения в Арабском Машрике, и его предлагаемых целей, структуры и деятельности. Главный итог заключался в инициировании создания регионального партнерства по безопасности дорожного движения, которое должно выполнять функции передового центра по вопросам безопасности дорожного движения для содействия обмену знаниями и согласования усилий в области безопасности дорожного движения в рамках всего региона. Более конкретные вопросы, касающиеся практической деятельности, были оговорены в «Дохинской декларации», принятие которой стало одним из главных итогов практикума. По согласованию со всеми партнерами название партнерства было изменено на «Ближневосточное и североафриканское партнерство за безопасность дорожного движения».

30. В феврале 2009 года в Мадриде был проведен Иbero-американский и Карибский форум по безопасности дорожного движения. Это мероприятие было организовано Иbero-американским общим секретариатом в тесном сотрудничестве с Главным дорожным управлением Испании, Всемирным банком через его Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения, Фондом МАФ «Автомобили и общество» и Фондом МАПФРЕ; поддержку этому мероприятию также оказал Королевский автомобильный клуб Каталонии. Участие в Форуме приняли представители более 35 стран, главным образом из Латиноамериканского-Карибского региона. Среди 680 участников Форума было 14 министров и заместителей министров. Он способствовал достижению консенсуса в отношении принципов, критериев и передовой практики, касающихся безопасности дорожного движения в соответствующих странах. Главные рекомендации касались следующего: выполнения рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма»; рассмотрения безопасности дорожного движения в качестве одного из ключевых факторов при планировании в области транспорта; инвестирования

по меньшей мере 10 процентов всех ассигнований на транспортную инфраструктуру на цели обеспечения безопасности дорожного движения; более активного подключения средств информации к повышению степени информированности населения; поощрения стран региона к участию в первой всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения; оказания содействия предлагаемому 10-летию действий за безопасность дорожного движения; и принятия мер для обеспечения того, чтобы нынешние финансовые кризисы не оказали негативного воздействия на объем ресурсов, выделяемых на обеспечение безопасности дорожного движения.

31. В июне 2009 года был проведен практикум по вопросу об установлении региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе ЭСКЗА, который был организован ЭСКЗА в сотрудничестве с Национальным управлением транспорта Объединенных Арабских Эмиратов и при активном участии Регионального отделения ВОЗ для Восточного Средиземноморья. Этот практикум был частью более крупного проекта, осуществление которого началось в ответ на резолюцию 60/5 Генеральной Ассамблеи в целях оказания странам с низким и средним уровнем доходов помощи в разработке региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечения примеров эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, которые помогли бы им достичь отдельных целевых показателей к 2015 году. В число участников практикума входили представители смежных секторов из более чем 10 государств-членов, ЕЭК, ЭСКАТО, специалисты и консультанты из Европейского совета по безопасности транспорта, Международной дорожной федерации и Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, а также представители организаций гражданского общества и ассоциаций по безопасности дорожного движения. Практикум обеспечил возможность для установления сетевых связей с Организацией Объединенных Наций, партнерами по процессу развития и ключевыми заинтересованными сторонами. Он завершился вынесением ряда рекомендаций в отношении регионального целевого показателя, предусматривающего сокращение на 30 процентов в период 2008–2015 годов количества смертных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий.

32. 7 июля 2009 года в Дар-эс-Саламе была проведена конференция на тему «Обеспечение безопасности дорожного движения в Африке», которая была организована Экономической комиссией для Африки, Комиссией по безопасности дорожного движения во всем мире и Глобальным механизмом Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения. В работе конференции приняли участие более 300 делегатов из всех частей Африки. На конференции с сообщениями выступили вице-президент Объединенной Республики Танзания Али Мохаммед Шейн и министры транспорта Кении, Объединенной Республики Танзания, Уганды и Южной Африки, причем все они решительно поддержали предложение о проведении десятилетия действий за безопасность дорожного движения.

Е. Сбор данных и исследования

33. В октябре 2008 года Объединенный исследовательский центр по вопросам транспорта Организации экономического сотрудничества и развития и Международный транспортный форум опубликовали доклад, озаглавленный «К нулю: далеко идущие целевые показатели в отношении безопасности дорожного движения и безопасный системный подход». Этот доклад стал результатом трехлетнего сотрудничества группы экспертов по вопросам безопасности, представляющих 22 страны, а также Всемирного банка, ВОЗ и Фонда МАФ. В докладе дается обзор событий последнего времени и инициатив, предпринимаемых в ОЭСР и странах — членах Международного транспортного форума для достижения все более высоких целевых показателей в отношении безопасности дорожного движения. В нем рассматриваются институционально-управленческие преобразования, которые необходимо провести во многих странах для принятия эффективных мер при уделении особого внимания результатам и приводятся экономические обоснования для инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движения. В докладе излагаются масштабное видение безопасности дорожного движения и идея установления реалистичных временных целевых показателей для более систематической реализации этого видения, а также содержится призыв к применению безопасного системного подхода к достижению этих целевых показателей.

34. Пять региональных комиссий в настоящее время осуществляют проект по теме «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий», который финансируется за счет средств Счета развития Организации Объединенных Наций. Главная цель проекта заключается в оказании странам с низким и средним уровнем доходов помощи в разработке региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечении для них примеров эффективных методов обеспечения безопасности дорожного движения, которые могли бы помочь им достичь отдельных показателей к 2015 году. Существует вероятность того, что эта цель будет достигнута к концу осуществления проекта (декабрь 2009 года); ряд стран с низким и средним уровнем доходов уже установили такие целевые показатели. Информация о результатах осуществления проекта будет предоставлена в качестве основы для государств — членов Организации Объединенных Наций, желающих установить целевые показатели для повышения безопасности дорожного движения. Для продолжения реализации проекта и осуществления последующей деятельности необходимы повышение степени информированности и соответствующая приверженность.

35. Сеть по изучению дорожно-транспортного травматизма, являющаяся одним из партнеров «Сотрудничества», которой оказывает помощь Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения, провела многострановое исследование по вопросу о стандартах для шлемов на основе стандартной методологии наблюдения, предложенной в качестве исходного пункта в руководстве об использовании шлемов. Помимо этого, Сеть предоставила девять стипендий для перспективных молодых научных работников,

занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, из стран с низким и средним уровнем доходов для оказания им помощи в проведении исследовательской работы на уровне степени магистра и три стипендии для старших научных работников, с тем чтобы они могли взять учебный отпуск для работы в каком-либо университете или международной организации, где они могли бы обменяться своими знаниями и получить их от других специалистов по вопросам безопасности дорожного движения.

Ф. Конференция на уровне министров по безопасности дорожного движения

36. В настоящее время ведется работа по подготовке к первой всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая будет проведена правительством Российской Федерации в Москве 19 и 20 ноября 2009 года. Ожидается, что в конференции примут участие не менее 1000 участников, включая министров здравоохранения, транспорта, образования и иностранных дел; представителей учреждений Организации Объединенных Наций; ключевых представителей неправительственных организаций и организаций гражданского общества; представителей частных компаний; и других ведущих экспертов по вопросам безопасности дорожного движения. Предполагается, что участники конференции выступят с призывом о проведении десятилетия действий за безопасность дорожного движения и заявят о своей приверженности приостановить и обратить вспять нынешнюю тенденцию к увеличению числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий. Цели конференции на уровне министров заключаются в том, чтобы обратить внимание на необходимость принятия мер для решения проблемы ликвидации значительных и растущих глобальных последствий дорожно-транспортных происшествий, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов; рассмотреть вопрос о выполнении рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи; обеспечить глобальную многосекторальную директивную платформу высокого уровня для обмена информацией и передовой практикой по вопросам безопасности дорожного движения; и предложить ряд мер на будущее, включая обсуждение вопроса о ресурсах, необходимых для практической реализации этих мер. Национальный организационный комитет при поддержке международного консультативного комитета занимается подготовкой этой конференции на уровне министров, включая разработку программы и подготовку декларации, которая будет принята на ней государствами-членами. Члены «Сотрудничества» принимают активное участие в планировании конференции на уровне министров и оказании соответствующей поддержки этой деятельности.

Г. Доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире

37. В июне 2009 года ВОЗ опубликовала «Доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» — первую глобальную оценку, подготовленную на основе результатов стандартизованного обследования. В подготовке доклада принимали участие более 1000 человек, включая различ-

ных членов «Сотрудничества», а данные были получены от 178 стран. Результаты этой работы свидетельствуют о том, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является весьма серьезной медицинской, социальной и экономической проблемой, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов. Более половины тех, кто гибнет на дорогах, составляют пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, что подчеркивает необходимость уделения этим участникам дорожного движения повышенного внимания в программах обеспечения безопасности дорожного движения. Результаты также свидетельствуют о том, что во многих странах необходимо придать более всеобъемлющий характер законам о безопасности дорожного движения, укрепить деятельность по обеспечению их соблюдения и усовершенствовать системы сбора и передачи данных. Доклад недвусмысленно показывает, что, хотя во многих странах были приняты меры по повышению безопасности дорожного движения, все еще необходимо предпринять гораздо более широкие усилия для повышения безопасности дорожного движения во всем мире. Содержащиеся в докладе выводы обеспечивают основу для оценки прогресса в будущем.

Н. Финансовая поддержка

38. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения осуществляет финансирование глобальных, региональных и страновых мероприятий в области безопасности дорожного движения для достижения его целей и выполнения задач, поставленных в его стратегическом плане на 2006–2015 годы. Генеральная Ассамблея выразила признательность Всемирному банку за создание первого подобного механизма финансирования и обратилась с призывом к внесению дополнительных финансовых взносов для поддержки этого механизма, который в настоящее время финансируется Фондом субсидирования развития Всемирного банка, Фондом МАФ и правительствами Австралии, Нидерландов и Швеции. Недавно правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии также объявило о своем намерении оказать финансовую помощь Механизму. Фактический спрос на субсидии, предоставляемые Механизмом, превышает объем имеющихся средств, и увеличение объема финансовой поддержки Механизма до уровней, сопоставимых с количеством случаев смертей и травматизма на дорогах в странах с низким и средним уровнем доходов, по-прежнему является безотлагательным приоритетом. В результате проведенной недавно независимой оценки был сделан вывод о том, что Глобальный механизм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения располагает уникальными возможностями для воплощения приверженности обеспечению безопасности дорожного движения в практическую деятельность в интересах стран с низким и средним уровнем доходов. Он настоятельно призвал Всемирный банк, традиционных двусторонних доноров и заинтересованные благотворительные организации удвоить их усилия для обеспечения того, чтобы Механизм располагал достаточными ресурсами для поддержки растущей глобальной, региональной и национальной приверженности борьбе с глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения.

39. В течение периода, охватываемого настоящим докладом, был внесен важный новый вклад в обеспечение безопасности дорожного движения на международном уровне, нашедший свое воплощение в том, что благотворительная

организация «Блумберг филантропиз» предоставила субсидию для подготовки «Доклада о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире» и для осуществления страновых проектов в Мексике и Вьетнаме. Глобальная инициатива в области безопасности дорожного движения, финансируемая частным сектором, уделяет особое внимание применению руководств по передовой практике в соответствующих странах Азии и Латинской Америки и продолжает оказывать содействие передаче знаний по вопросам безопасности дорожного движения. Фонд МАФ, помимо оказания помощи Глобальному механизму по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и проводимой им кампании «За безопасные дороги», также продолжает оказывать финансовую поддержку ряду программ и информационно-пропагандистских видов деятельности. Мероприятиям по обеспечению безопасности дорожного движения также оказывает поддержку ряд государственных учреждений, занимающихся вопросами развития. В настоящее время изучаются другие инновационные возможности финансирования.

40. Финансовую поддержку для «Сотрудничества» предоставляют правительства Швеции и Соединенных Штатов, Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения и компании «Мишлен», «Джонсон энд Джонсон» и «Скания».

IV. Выводы и рекомендации

41. После представления Генеральной Ассамблее предыдущего доклада о повышении безопасности дорожного движения были приняты многочисленные меры на местном, национальном и международном уровнях. По-прежнему осуществляются и набирают силу существующие инициативы, такие как сеть частного сектора за безопасность дорожного движения и Всемирный день памяти жертв. Помимо этого, в деле обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире был предпринят ряд «первых шагов», включая первую Международную конференцию по безопасности дорожного движения на работе, первый доклад о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире, первый глобальный проект по установлению целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий, первое совещание неправительственных организаций по вопросам безопасности дорожного движения и призыв к проведению первого десятилетия действий за безопасность дорожного движения. Это является свидетельством растущего признания государствами-членами и другими заинтересованными сторонами настоятельной необходимости принятия мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

42. Вместе с тем дорожно-транспортный травматизм продолжает ставить под угрозу результаты, достигнутые в областях здравоохранения и развития во всем мире, оказывая губительное воздействие на людей, семьи, общины и общества. Уязвимые участники дорожного движения, такие как переходы, велосипедисты и мотоциклисты, у которых нет «защитной оболочки» в виде кузова автомобиля и которым не уделяется достаточного внимания во многих стратегиях обеспечения безопасности дорожного движения, подвергаются особой опасности и нуждаются в защите. Согласно прогнозам, дорожно-транспортный травматизм станет пятой главной причиной смертности во всем мире к

2030 году, если в срочном порядке не будут приняты соответствующие меры. Фактически, в некоторых регионах смерть в результате дорожно-транспортных происшествий уже является главной причиной смертности среди экономически наиболее продуктивной возрастной группы, т.е. среди людей в возрасте от 15 до 44 лет, и второй по значимости причиной смертности в возрастной группе от 5 до 14 лет.

43. Ведущие специалисты по вопросам безопасности дорожного движения начинают обращать особое внимание на то, что значительное увеличение количества смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий не является неизбежным. Имеется понимание основных факторов риска, обуславливающих дорожно-транспортный травматизм, а также эффективных мер для их устранения. Соответствующие знания имеются; не хватает только ресурсов и политической воли. Настало время для широкомасштабного применения безопасного системного подхода к вопросам безопасности дорожного движения. На глобальном, региональном и национальном уровнях необходимо выработать масштабное видение безопасности дорожного движения.

44. Объемы финансирования деятельности в области безопасности дорожного движения все еще несоизмеримы масштабам проблемы, и необходимо предпринять более активные усилия в целях обеспечения дополнительной финансовой поддержки для осуществления проектов в области безопасности дорожного движения. В частности, проведение деятельности в области дорожной инфраструктуры для повышения безопасности дорожного движения по-прежнему сопряжено с большими трудностями для развивающихся стран, в которых результаты недостаточного инвестирования средств весьма резко контрастируют с высокой социальной отдачей мероприятий по обеспечению безопасности. Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения является важным инструментом для мобилизации столь неотлагательно необходимой поддержки.

45. Первая Всемирная конференция на уровне министров по дорожной безопасности обеспечит для государств-членов и международных заинтересованных сторон, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, беспрецедентную возможность укрепить свою приверженность и сотрудничество посредством разработки планов действий и определения следующих шагов, которые будет необходимо предпринять для ликвидации глобального кризиса.

46. **В связи с этим Генеральной Ассамблее рекомендуется:**

а) **подтвердить свою приверженность ликвидации глобального кризиса в области безопасности дорожного движения;**

б) **призвать учреждения системы Организации Объединенных Наций и других ключевых партнеров продолжать и укреплять свое взаимодействие по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения»;**

в) **рекомендовать государствам-членам продолжать использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для усилий по обеспечению безопасности дорожного движения и продолжать выполнять содержащиеся в нем рекоменда-**

ции, включая применение системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения;

d) призвать государства-члены разработать планы и стратегии действий в области безопасности дорожного движения, отметив, что программы должны рассматриваться в качестве мер, эффективных с точки зрения затрат, и выгодных капиталовложений для правительств и других организаций для определения и установления далеко идущих и реалистичных целевых показателей для этих планов и стратегий, со ссылкой на рекомендации проекта на тему «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей в отношении сокращения числа случаев гибели людей и получения ими травм и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий». Такие планы должны предусматривать применение широкого подхода к предотвращению дорожно-транспортного травматизма, в рамках которого особое внимание уделялось бы потребностям в безопасности уязвимых участников движения, в том числе за счет улучшения работы общественного транспорта и отведения большего пространства на дорогах для пешеходов и велосипедистов;

e) рекомендовать государствам-членам усовершенствовать свои национальные системы данных о дорожно-транспортных происшествиях посредством создания эффективных систем наблюдения за случаями травматизма в секторе здравоохранения и модернизации полицейских систем данных о дорожно-транспортных происшествиях в целях определения масштабов и характеристик проблемы и участников дорожного движения, подвергающихся наибольшей опасности, опасных мест и экономического ущерба;

f) рекомендовать государствам-членам отслеживать прогресс в области безопасности дорожного движения, используя результаты этой деятельности и принимая меры для выполнения рекомендаций, содержащихся в «Докладе о положении в области безопасности дорожного движения во всем мире», в частности в том, что касается защиты уязвимых участников дорожного движения;

g) рекомендовать государствам-членам уделять особое внимание укреплению потенциала ведущих учреждений; устранению факторов риска, таких как скорость, не соответствующая дорожной обстановке, превышение скорости, управление автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование ремней безопасности и детских средств безопасности, неиспользование шлемов; стандартам безопасности автотранспортных средств и расширению безопасных парков автотранспортных средств; и созданию более безопасной инфраструктуры, в том числе за счет принятия и обеспечения соблюдения всеобъемлющих законов, проведения необходимых информационно-просветительских кампаний и применения соответствующих методов для мониторинга и оценки осуществляемых мероприятий;

h) рекомендовать государствам-членам осуществлять обязательные программы проверки, оценки и классификации состояния дорожного хозяйства с точки зрения безопасности на ключевых этапах планирования, проектирования и строительства всех объектов дорожной инфраструкту-

ры и обеспечивать подготовку кадров для осуществления такой деятельности;

i) предложить государствам-членам, которые еще не сделали этого, присоединиться к Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и выполнять их для содействия осуществлению стратегий повышения безопасности дорожного движения в своих странах;

j) рекомендовать государствам-членам продолжать расширять межсекторальный диалог по вопросам предотвращения дорожно-транспортного травматизма и оказывать поддержку усилиям по активизации межсекторального сотрудничества в связи с инициативами в области безопасности дорожного движения;

k) рекомендовать государствам-членам создать устойчивые механизмы для финансирования их национальных программ в области безопасности дорожного движения;

l) рекомендовать международным организациям, занимающимся вопросами развития и безопасности дорожного движения, оказывать поддержку проектам в области безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов;

m) рекомендовать банкам развития и финансирующим учреждениям учитывать компоненты, касающиеся безопасности дорожного движения, при финансировании ими проектов в области дорожной инфраструктуры и требовать обязательного проведения проверок, инспекций и классификаций на предмет безопасности на ключевых этапах планирования и проектирования всех автодорожных проектов, которым оказывается финансовая помощь;

n) отметить большое значение Глобального механизма Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения в качестве инструмента для увеличения объема ресурсов, необходимых для решения вопросов безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов; признать важный вклад организации «Блумберг филантропии» и Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения; призвать в связи с этим к дальнейшему увеличению объема инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движения; и поощрять создание дополнительных инновационных механизмов финансирования с участием частного и государственного секторов;

o) рекомендовать государствам-членам активизировать усилия для повышения эффективности работы служб по оказанию первой и срочной травматологической помощи и реабилитационных служб в их странах;

p) призвать государства-члены продолжать повышать степень информированности по вопросам безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях посредством организации информационно-просветительских мероприятий и расширения предпринимаемых усилий, в частности путем поощрения проведения Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий и направления ВОЗ предложения организовать в сотрудничестве с региональными комиссиями вто-

рую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

д) рекомендовать государствам-членам принять участие во всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения, которая будет проведена в Москве 19–20 ноября 2009 года, и оказать поддержку усилиям по провозглашению и проведению десятилетия действий за безопасность дорожного движения в десятилетний период до 2020 года, заявив о своей приверженности положить конец развитию нынешней тенденции к увеличению числа смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий;

е) просить Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят шестой сессии доклад по этому вопросу.