



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
1 August 2005  
Russian  
Original: English

---

## Шестидесятая сессия

Пункт 62 предварительной повестки дня\*

**Глобальный кризис в области безопасности  
дорожного движения**

## **Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения: ход осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи**

### **Записка Генерального секретаря**

Настоящим Генеральный секретарь препровождает доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в соответствии с резолюцией 58/289 Генеральной Ассамблеи от 14 апреля 2004 года.

### **Доклад Генерального секретаря**

#### *Резюме*

Настоящий доклад, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с рядом партнеров, содержит обновленные данные о положении в области осуществления рекомендаций, приведенных в резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи, о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. С целью иллюстрации мощного импульса, который был дан рассмотрению этого вопроса, в докладе освещаются некоторые глобальные мероприятия, состоявшиеся в 2004 году в области безопасности дорожного движения. В докладе приведена информация о том, каким образом осуществление мандата координатора, предоставленного ВОЗ в результате принятия резолюции, привело к созданию рабочей группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, которая состоит из представителей 42 учреждений, активно занимающихся рассмотрением вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения. В докладе описываются усилия участвующих в этом сотрудничестве учреждений Организации Объединенных Наций и других организаций, направ-

---

\* A/60/150.

ленные на обеспечение проведения работы на основе общих рамок, и приводятся примеры методов, с помощью которых эти партнеры совместно разрабатывают общие подходы, предназначенные для рассмотрения вопросов безопасности дорожного движения. В конце доклада приведен ряд рекомендаций, которые предлагается рассмотреть Генеральной Ассамблее с целью ускорения процесса осуществления мер по повышению безопасности дорожного движения во всем мире.

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	1–9	4
II. Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения .....	10–13	6
III. Результаты сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения .....	14–27	8
A. Сбор данных и исследования .....	14–15	8
B. Оказание технической поддержки .....	16–17	9
C. Информационно-пропагандистская деятельность и политика .....	18–21	10
D. Получение доступа к финансовой поддержке .....	22–24	11
E. Развитие сотрудничества между организациями-партнерами .....	25–27	12
IV. Выводы и рекомендации .....	28–37	13

## I. Введение

1. Дорожно-транспортный травматизм является одной из серьезных проблем здравоохранения и одной из главных причин гибели людей и получения ими увечий во всем мире. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий, главным образом в городских районах развивающихся стран, погибает почти 1,2 миллиона человек, миллионы получают травмы или становятся инвалидами. Помимо огромных экономических и социальных затрат для отдельных лиц, семей и общин полученные в результате дорожных аварий травмы создают также серьезную нагрузку для государственных служб здравоохранения, особенно в развивающихся странах. Снижение дорожно-транспортного травматизма является одним из необходимых условий успешного достижения ряда целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и в частности целей, касающихся сокращения масштабов нищеты, уровня детской смертности и обеспечения экологической устойчивости.

2. Вместе с тем, с дорожно-транспортным травматизмом можно бороться. Существует ряд факторов, которые, как это было установлено, повышают риск получения травм, связанных с движением автотранспорта, включая движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, и превышение скорости, неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, употребление алкоголя за рулем, неиспользование шлемов водителями двухколесных транспортных средств, а также низкое качество или недостаточное техническое обслуживание дорожной инфраструктуры и транспортных средств, которые долго находятся в эксплуатации, не получают надлежащего обслуживания или не оборудованы устройствами безопасности. Принятие мер нормативного и иного характера, призванных обеспечить рассмотрение этих факторов риска, привело к резкому снижению количества дорожных аварий во многих развитых странах. Аналогичным образом, опыт многих стран свидетельствует о том, что создание головной организации по безопасности дорожного движения и проведение точной оценки положения в стране в области безопасности такого движения представляют собой важные меры, которые необходимо принять для эффективного рассмотрения вопроса, касающегося предотвращения дорожно-транспортного травматизма. Международное сообщество должно возложить деятельность в этой области путем оказания странам содействия в выявлении доказавших свою эффективность мер по повышению безопасности дорожного движения, а также в осуществлении этих мер в соответствии с культурным контекстом каждой страны.

3. 22 мая 2003 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 57/309 о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения, в которой она отметила резкое увеличение числа людей, погибших или получивших травмы и увечья в результате дорожно-транспортных происшествий, непропорционально высокий показатель смертности на дорогах в развивающихся странах, негативное воздействие травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на национальную и мировую экономику, и просила Генерального секретаря представить доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. В соответствии с этой просьбой доклад Генерального секретаря (A/58/228) был представлен пятьдесят восьмой сессии Ассамблеи. 5 ноября 2003 года Ассамблея приняла резолюцию, в которой, в частности, она постановила провести 14 апреля 2004 года специальное пленарное заседание Ассамблеи для того, чтобы на высоком уровне было достигнуто

более глубокое понимание масштабов проблемы дорожно-транспортного травматизма.

4. 7 апреля 2004 года Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) объявила Всемирным днем здоровья, посвященным теме безопасности дорожного движения. Этот день был отмечен проведением мероприятий в более чем 130 странах, включая инициативы, предпринятые правительствами, неправительственными организациями, учреждениями Организации Объединенных Наций, донорами и частным сектором. Цель этих мероприятий заключалась в том, чтобы разработать меры по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения. В частности, они были направлены на повышение уровня информированности; активизацию деятельности по разработке нового законодательства в области безопасности дорожного движения; создание организаций по вопросам безопасности дорожного движения; и поощрение проведения дальнейших исследований. Многие организации, которые регулярно проводят мероприятия по безопасности дорожного движения, приурочили их к Всемирному дню здоровья, с тем чтобы обеспечить их максимальную результативность: например, Европейская экономическая комиссия объявила неделю, во время которой состоялся Всемирный день здоровья 2004 года, Четвертой неделей безопасности дорожного движения и организовала кампанию по борьбе с агрессивным поведением за рулем; Европейская комиссия провела первую официальную церемонию подписания Европейской хартии безопасности дорожного движения, которая состоялась в Дублине. Цель Хартии безопасности дорожного движения заключается в том, чтобы обеспечить участие гражданского общества в усилиях, направленных на достижение поставленной Европейским союзом цели по снижению вдвое к 2010 году количества людей, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий.

5. В период проведения Всемирного дня здоровья ВОЗ и Всемирный банк совместно опубликовали «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В этом документе подчеркивается роль, которую многие секторы играют в деятельности по предотвращению дорожно-транспортного травматизма, излагаются основополагающие концепции предотвращения такого явления, описываются последствия травм, полученных в результате дорожного движения, основные определяющие факторы и факторы риска, а также освещаются эффективные стратегии принятия практических мер. Доклад, как таковой, является как инструментом для проведения информационно-пропагандистской деятельности, так и техническим документом, содержащим шесть основных рекомендаций в отношении действий, которые могут предпринять страны для рассмотрения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

6. В своей резолюции 58/289, озаглавленной «Повышение безопасности дорожного движения», Генеральная Ассамблея признала необходимость оказания системой Организации Объединенных Наций поддержки усилиям по преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В резолюции была также дана высокая оценка инициативе ВОЗ и Всемирного банка по опубликованию «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», в котором содержится целый ряд рекомендаций в отношении направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в различных странах. В резолюции было предложено ВОЗ, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций,

диненных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В резолюции Ассамблея также просила Генерального секретаря использовать опыт региональных комиссий Организации Объединенных Наций, а также ВОЗ и Всемирного банка при представлении своего доклада Ассамблее на ее шестидесятой сессии. И, наконец, в резолюции была подчеркнута необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества, с учетом потребностей развивающихся стран, в деле решения проблем безопасности дорожного движения.

7. Резолюция 59/289 была представлена по инициативе Омана и ее авторами являлись более 50 государств-членов. Ряд выступивших в ходе прений ораторов подчеркнули настоятельную необходимость принятия мер на глобальном уровне по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения и обратились с призывом предпринять действия при поддержке со стороны Организации Объединенных Наций. В ходе состоявшегося на следующий день Форума заинтересованных сторон Организации Объединенных Наций представители неправительственных организаций, частного сектора, научных кругов и правительств некоторых стран провели более глубокое рассмотрение этих вопросов.

8. В следующем месяце Всемирная ассамблея здравоохранения приняла резолюцию 57.10 ВАЗ, 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 содержится 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 деле снижения дорожно-транспортного травматизма.

9. Состоявшиеся в начале 2004 года мероприятия дали существенный импульс усилиям по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения на глобальном уровне. В результате правительства многих стран заявили о своей поддержке инициативам в области безопасности дорожного движения, а ряд неправительственных организаций провели или активизировали свои мероприятия в этой области, что привело к увеличению объема финансовых ресурсов, выделяемых для принятия мер по снижению масштабов дорожно-транспортного травматизма. В рамках системы Организации Объединенных Наций ряд учреждений воспользовались этим импульсом для того, чтобы приступить к реализации программ по снижению уровня травматизма, обусловленного дорожно-транспортными происшествиями, или ускорить темпы их осуществления.

## **II. Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения**

10. На протяжении прошлого года в соответствии с мандатом по координации, предоставленным Генеральной Ассамблеей, ВОЗ в тесном сотрудничестве с Европейской экономической комиссией и другими региональными комиссиями оказывала содействие созданию группы, состоящей из представителей ор-

ганов Организации Объединенных Наций и других международных организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, которая в настоящее время известна под названием «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». По состоянию на март 2005 года среди членов этой группы насчитывалось 11 подразделений Организации Объединенных Наций, включая Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ), Программу Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ ООН), ВОЗ, Всемирный банк, Мировую продовольственную программу, а также все пять региональных комиссий. В группе также представлено 31 другое международное учреждение, работающее в области безопасности дорожного движения и располагающее целым рядом различных специалистов и соответствующим опытом. Количество и виды направлений деятельности, осуществляемой участвующими организациями (правительствами, неправительственными организациями, донорами, научными учреждениями и частным сектором) из секторов транспорта, здравоохранения и безопасности, свидетельствуют об оказании широкой поддержки этому совместному проекту.

11. К настоящему времени группа по Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения провела два совещания. Первое совещание было созвано в штаб-квартире ВОЗ в Женеве 1 октября 2004 года, а второе совещание прошло 16 и 17 марта 2005 года в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве. В работе двух совещаний<sup>1</sup> приняли участие представители 42 организаций, что позволило провести обмен опытом и специальными знаниями по вопросам безопасности дорожного движения. Кроме того, в результате проделанной в ходе совещания конструктивной работы группа разработала и уточнила цель и рамки эффективного сотрудничества. В частности, это Сотрудничество имеет целью: оказывать содействие международному сотрудничеству (в том числе на региональном уровне) между учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными партнерами, направленному на обеспечение осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи и рекомендаций «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и тем самым предоставлять поддержку мерам по реализации страновых программ. Кроме того был определен ряд задач, которые необходимо выполнить для достижения этой цели. Эти задачи предусматривают: проведение оценки положения в области безопасности дорожного движения и возможностей, которыми в настоящее время располагают страны для рассмотрения этой проблемы; разработку руководящих указаний в отношении принятия эффективных практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения и оказания им поддержки; обеспечение укрепления потенциала в области рассмотрения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения; проведение информационно-пропагандистской деятельности в области безопасности дорожного движения и поощрение организации кампаний за ее повышение; укрепление координации деятельности на глобальном и региональном уровнях в области безопасности дорожного движения; и повышение степени безопасности парка транспортных средств Организации Объединенных Наций для всех участников дорожного движения.

12. Кроме того, в результате обсуждений, состоявшихся в ходе двух совещаний, группа выявила ряд конкретных направлений деятельности (см. часть III ниже), разработка которых будет непосредственно связана с достижением ранее установленных целей, и также определила круг обязанностей и временные рамки, касающиеся процесса подготовки этих видов деятельности.

13. На состоявшемся в марте 2005 года втором совещании его участники приступили к разработке общих рамок для сотрудничества, которые позволят взаимодействовать и совместно использовать специальные знания, которыми располагают все участвующие учреждения. Было также принято решение сосредоточить значительные усилия на рассмотрении ограниченного числа конкретных и эффективных мер практического характера, касающихся использования шлемов, движения со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, и превышения скорости, употребления алкоголя за рулем, использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также осуществления в инфраструктуре эффективных с точки зрения затрат изменений.

### **III. Результаты сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения**

#### **A. Сбор данных и исследования**

14. В 2005 году Совместный комитет по изучению транспорта Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)/Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) учредил рабочую группу для осуществления проекта, направленного на достижение перспективных целей в области безопасности дорожного движения. В состав международной рабочей группы входят представители стран — членов ОЭСР/ЕКМТ и международных организаций. В ходе осуществления проекта основное внимание будет уделяться исследованиям, которые будут проводиться с целью: оказания содействия принятию решений на высоком уровне по приоритетным вопросам, касающимся безопасности дорожного движения; определения прогресса, достижение которого необходимо для выполнения задач, поставленных на национальном уровне; анализа финансовых ресурсов, предназначенных для осуществления мер в области безопасности дорожного движения; и рассмотрения вопросов, связанных с распределением ресурсов. Затем с учетом результатов исследования будут подготовлены выводы в отношении предлагаемых наиболее эффективных подходов к обеспечению необходимого дальнейшего снижения числа случаев со смертельным исходом, требуемого уровня финансирования и порядка распределения ресурсов между мерами по предотвращению и деятельностью по рассмотрению соответствующих последствий.

15. На основе результатов большой работы, уже проведенной для европейского региона Рабочей группой по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии, ВОЗ разработала интерактивную глобальную базу данных о законодательстве в области безопасности дорожного движения. Эта база данных содержит информацию о законодательных положениях, регулирующих целый ряд вопросов, имеющих большое значение для предотвращения дорожно-транспортного травматизма, таких, как законы, касающиеся ограничений скорости, использования ремней безопасности и дет-



ских удерживающих устройств, ношения шлемов, уровней предельного содержания алкоголя в крови, обязательного использования ходовых огней в дневное время, мобильных телефонов и т.д. База данных допускает поиск по регионам, странам и факторам риска, а также содержит ссылки на другие информационные или законодательные документы, с которыми можно ознакомиться в Интернете. База данных размещается на веб-сайте ВОЗ и будет регулярно обновляться за счет информации, предоставляемой организациями-партнерами.

## **В. Оказание технической поддержки**

16. Партнеры по Сотрудничеству в области безопасности дорожного движения выпускают серию руководств, содержащих предназначенные для стран указания в отношении методов осуществления некоторых из рекомендаций, представленных во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Эти издания будут представлять собой практические и удобные для пользователей руководства, предлагающие рекомендации по каждому этапу осуществления конкретных практических мер. Ведущую роль в разработке руководств будут играть Всемирный банк, ВОЗ, Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения и Фонд Международной организации автомобильного транспорта (ФИА) «Автомобиль и общество», причем в этой работе будут использоваться специальные знания, предоставленные группой по сотрудничеству широкого состава. Документы будут выпускаться в стандартном формате и за подготовку каждого из руководств будет отвечать одно учреждение. На текущем этапе запланирован выпуск шести руководств: из них четыре будут касаться основных факторов риска, выявленных в «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», а именно: движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, употребление алкоголя за рулем, использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также шлемов, а два будут посвящены вопросам, связанным с созданием головного учреждения, которое будет заниматься сбором данных о безопасности дорожного движения, перевозках и травматизме. Впоследствии, возможно, будут разработаны дополнительные руководства.

17. В настоящее время Рабочая группа по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии проводит пересмотр сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Эти резолюции разработаны на основе Венских конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также дополняющих их европейских соглашений. В резолюциях предусмотрены предназначенные для осуществления государствами-членами меры и виды практики, а также действия по рассмотрению вопросов, касающихся: правил дорожного движения, употребления алкоголя; скорости, коммуникации и просвещения, профессиональной подготовки; развития инфраструктуры, технических осмотров транспортных средств; и рекомендаций для конкретных целевых групп, таких, как пешеходы, лица с ограниченной мобильностью, велосипедисты, мотоциклисты и дети. Текущий пересмотр, результаты которого применяются странами на добровольной основе, проводится с учетом положения в как можно большем числе стран обеспечения применения резолюций во всем мире. В рамках пересмотра сводных резолюций Рабочая группа разработала предназначенные для распространения среди

членов Рабочей группы вопросники по таким темам, как программы в области использования ремней безопасности, программы обеспечения безопасности мотоциклов и мопедов и меры по борьбе с употреблением алкоголя за рулем. Эти вопросники будут также разсланы Рабочей группой и ВОЗ другим экономическим региональным комиссиям с целью сбора и резюмирования соответствующих данных для стран, не являющихся членами Европейской экономической комиссии.

### **С. Информационно-пропагандистская деятельность и политика**

18. 4 и 5 апреля 2005 года Экономическая комиссия для Африки (ЭКА), Африканский союз и Программа по транспорту для стран Африки к югу от Сахары совместно организовали совещание экспертов из африканских стран, а 6 апреля 2005 года — совещание министров транспорта стран Африки по рассмотрению роли транспорта в деятельности по достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В ходе обоих совещаний было подчеркнута большое значение вопросов безопасности дорожного движения для достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

19. Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий и организация «Мир на дорогах» предлагают объявить Всемирный день памяти в знак признания жертв дорожно-транспортных происшествий, а также утрат и страданий членов их семей. В 1993 году день памяти был объявлен британской благотворительной организацией «Мир на дорогах», которая занимается предоставлением поддержки жертвам дорожных аварий. Начиная с 1994 года в третье воскресенье ноября проводится Европейский день памяти жертв дорожных аварий, во время которого в странах-участниках проходят религиозные и светские мероприятия. В 2004 году Всемирный день памяти жертв дорожных аварий прошел в Аргентине, Греции, Испании, Люксембурге, Португалии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Франции и Южной Африке.

20. После первого Форума заинтересованных сторон Организации Объединенных Наций, который состоялся в Нью-Йорке на следующий день после принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций резолюции 58/289 о повышении безопасности дорожного движения, Целевая группа по вопросам выживания и развития детей при поддержке ряда учреждений в руководящем комитете по вопросам безопасности дорожного движения во всех странах мира запланировала проведение на устойчивой основе информационно-пропагандистской кампании, направленной на оказание содействия формированию политической воли, а также разработке требований к повышению безопасности дорожного движения. Считается, что информационно-пропагандистская деятельность такого рода может сыграть определенную роль в мобилизации ресурсов, необходимых развивающимся странам для принятия ответных мер в связи с глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения и для осуществления рекомендаций, содержащихся во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

21. С 1990 года Рабочая группа по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии провела четыре недели безопасности дорожного движения в своих 55 странах-членах. Цель этих кампаний заключалась в том, чтобы оказать воздействие на поведение участников дорожного движения с целью снижения числа и степени тяжести дорожных аварий и спасения жизни людей. На своей сессии в марте 2005 года Рабочая группа решила повысить статус пятой недели безопасности дорожного движения до глобального уровня, организовать ее в 2007 году и посвятить ее главным образом молодым участникам дорожного движения. Состоявшееся в марте 2005 года совещание Организации Объединенных Наций по вопросам сотрудничества в области безопасности дорожного движения также поддержало это предложение. Предполагается, что эта глобальная кампания в области безопасности движения на дорогах позволит мобилизовать усилия всех заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторе, а также на местном, национальном и международном уровнях. Региональные комиссии будут принимать активное участие в этой глобальной кампании по повышению безопасности движения на дорогах и обратятся к странам в своих регионах с призывом провести национальные кампании безопасности дорожного движения по выбранной теме.

#### **D. Получение доступа к финансовой поддержке**

22. Несмотря на существование возможности принятия эффективных с точки зрения затрат практических мер, отсутствие финансовых ресурсов является одной из основных причин, препятствующих обеспечению значительного повышения безопасности дорожного движения. В настоящее время помимо усилий, предпринимаемых в последние годы некоторыми фондами, а также двусторонними и многосторонними донорами, осуществляется ограниченное число перспективных инициатив. Вместе с тем необходимо отметить, что, несмотря на эти дополнительные усилия, для обеспечения рассмотрения существующих и будущих потребностей по-прежнему не хватает двусторонних и многосторонних доноров или частных фондов, поддерживающих деятельность в области безопасности дорожного движения.

23. В соответствии с резолюциями Организации Объединенных Наций и Всемирной ассамблеи здравоохранения, в которых предлагается оказывать развивающимся странам содействие в области безопасности дорожного движения, Всемирный банк в настоящее время изучает вопрос о создании глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения. Эта инициатива направлена на учреждение фонда для оказания поддержки в тех областях обеспечения безопасности дорожного движения в глобальном масштабе, в которых в настоящее время отмечается нехватка ресурсов. На глобальном уровне эти области включают деятельность по согласованию, изучению и разработке инструментов и продуктов; на национальном уровне они касаются усилий по созданию потенциала, разработке стратегий безопасности дорожного движения и национальных проектов. Как предполагается в настоящее время, в рамках рассчитанного на три года проекта будет выделено 5 млн. долл. США, которые будут распределены по двум отдельным направлениям финансирования, одно из которых касается деятельности на глобальном уровне и второе — деятельности на национальном уровне. На первоначальном этапе эта инициатива будет осуществляться под руководством Всемирного банка, а ряд организаций-партнеров будут оказывать консультативную помощь.

24. В декабре 2004 года партнерский механизм в составе семи компаний частного сектора приступил к осуществлению глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения. Эта инициатива была разработана в результате деятельности, проведенной Группой во вопросам мобильности Всемирного совета деловых кругов по устойчивому развитию, и в настоящее время она координируется и осуществляется Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения. Эта инициатива представляет собой рассчитанный на пять лет проект стоимостью 10 млн. долл. США, реализуемый с целью снижения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в ряде развивающихся стран путем целенаправленного рассмотрения ключевых областей безопасности дорожного движения, обеспечения подготовки специалистов по вопросам безопасности движения на дорогах и выделения первоначальных средств для оказания поддержки экспериментальным программам по повышению безопасности дорожного движения.

## **Е. Развитие сотрудничества между организациями-партнерами**

25. В марте 2005 года на втором совещании участников Сотрудничества в области безопасности дорожного движения группе было предложено разработать рамки для такой деятельности. Эта задача также предусматривала распределение поставленных целей по категориям и их сопоставление с задачами, которые должны быть выполнены. Такой подход может позволить определить области работы/вопросы, нуждающиеся в рассмотрении. На этом совещании было также высказано мнение о том, что в рамках Сотрудничества следует уделять больше внимания принятию целевых мер. Принимая во внимание упоминание в резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», было решено, что в ходе этого первого этапа группа сосредоточит свои усилия на рассмотрении ряда выявленных факторов риска в областях, в которых можно было бы добиться существенного прогресса. К ним относятся: использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств; ношение мотошлемов; принятие мер по сокращению случаев движения без учета дорожной обстановки и с превышением скорости, а также употребление алкоголя за рулем и обеспечение учета низкокзатратных мер инфраструктурного характера.

26. После первого совещания, проведенного в рамках Сотрудничества в области безопасности дорожного движения, был подготовлен информационный документ о деятельности и опыте его участников, озаглавленный «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения: справочник о сфере деятельности партнеров». В этом документе перечислены конкретные вопросы безопасности дорожного движения, которыми занимаются участвовавшие в первом совещании организации-партнеры, содержится обзор деятельности в области безопасности дорожного движения каждой организации, а с целью упрощения коммуникации приведена контактная информация о координационных центрах. Этот обзор деятельности, которая проводится в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне, должен оказать содействие в выявлении существующих пробелов и возможных областей сотрудничества. Поскольку предполагается, что на следующих совещаниях в число участников Сотрудничества войдут новые организации, первый вариант Справочника следует рассматривать в качестве доку-

мента, позволяющего получить общее представление о группе учреждений переменного состава. Учитывая динамичный характер сотрудничества, Справочник будет регулярно обновляться с учетом данных об участии организаций-партнеров и их деятельности. Предполагается, что этот документ будет служить ценным источником информации для тех, кто занимается или намеревается заниматься вопросами безопасности дорожного движения.

27. В ходе совещаний, состоявшихся в рамках сотрудничества в области безопасности дорожного движения, небольшим группам участников с общими интересами была предоставлена возможность собираться отдельно и обсуждать вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения. В частности, в ходе мартовского совещания заинтересованные делегаты встретились с представителями региональных комиссий для Африки, Латинской Америки и Карибского бассейна, Западной Азии и Европы для обсуждения возможных методов оказания партнерами более эффективного содействия комиссиям, среди которых несколько комиссий пытаются продолжать проводить деятельность в области безопасности дорожного движения, несмотря на острую нехватку финансовых ресурсов. Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии использовала это совещание для того, чтобы обратиться с просьбой о предоставлении технической помощи в организации в 2005 году регионального совещания по вопросам безопасности дорожного движения, в котором примут участие 13 ее стран-членов. Этот форум также предоставил региональным комиссиям ценную возможность для того, чтобы обратиться с просьбой внести вклад в проведение запланированных мероприятий в области безопасности дорожного движения. Например, Экономическая комиссия для Африки планирует провести с участием министров транспорта африканских стран и в сотрудничестве с Африканским союзом и Африканским банком развития исследование по вопросам документирования наилучшей практики в области безопасности дорожного движения.

#### **IV. Выводы и рекомендации**

28. **Безопасность дорожного движения по-прежнему является одной из игнорируемых и приобретающих все большую остроту проблем здравоохранения и развития. До настоящего времени она не получала внимания и для ее рассмотрения не выделялось ресурсов в объемах, соизмеримых с ее масштабами. Поскольку в ближайшее время ряд стран намереваются инвестировать в сектор транспорта значительные средства, следует внимательно изучить соответствующие затраты и выгоды, связанные с использованием различных видов транспорта, в том числе вопросы безопасности.**

29. Тем не менее, за последний год во всех странах мира все чаще приходят к единому мнению о необходимости рассмотрения дорожно-транспортного травматизма в качестве глобальной проблемы здравоохранения. Формирование такого мнения сопровождалось созданием беспрецедентного импульса к принятию конкретных мер по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения как на международном, так и национальном уровне. Проведение в 2004 году Всемирного дня здоровья, публикация «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», принятие двух резолюций по безопасности

дорожного движения и усилия по обеспечению безопасности дорожного движения, предпринятые в результате этих мероприятий, состоявшихся в прошлом году во всех странах мира, свидетельствуют о росте такой осведомленности и приверженности.

30. В рамках системы Организации Объединенных Наций многие учреждения воспользовались проведенными в прошлом году мероприятиями для того, чтобы начать новые или активизировать существующие виды деятельности в области безопасности дорожного движения. Региональные комиссии ускорили или расширили свою деятельность в этой сфере, а другие учреждения, такие, как Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ), признали, что дорожно-транспортный травматизм представляет собой серьезную проблему для их сотрудников, и, таким образом, выразили свою заинтересованность в рассмотрении этого вопроса с точки зрения интересов здравоохранения и обеспечения безопасности. Кроме того, в прошлом году был продемонстрирован новый уровень готовности международных организаций взаимодействовать при осуществлении совместных инициатив, о чем свидетельствует поддержка, оказываемая сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

31. Несмотря на прогресс, достигнутый в ходе совместного рассмотрения вопросов безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций и за ее пределами, вышеупомянутые действия являются только первоначальными шагами и еще многое предстоит сделать. В тех странах, в которых вопросы безопасности дорожного движения прочно утвердились в политической повестке дня, необходимо не допустить снижения набранных темпов работы. В странах, где проблеме безопасности дорожного движения не уделяется внимание, международному сообществу следует найти возможности для поощрения усилий по снижению масштабов дорожно-транспортного травматизма и проинформировать национальные правительства о необходимости включать вопросы безопасности дорожного движения в их стратегии, разработанные для секторов транспорта и здравоохранения.

32. Налаживание сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения представляет собой попытку объединить усилия группы разных, но вместе с тем дополняющих друг друга учреждений на основе общей приверженности делу снижения дорожно-транспортного травматизма. Предполагается, что эта инициатива будет способствовать налаживанию сотрудничества между партнерами и тем самым позволит свести к минимуму дублирование усилий и получить максимальные результаты. Определение задач и стратегий их выполнения является примером конкретных шагов по достижению общей цели группы.

33. Привлечение к этой деятельности групп, ранее не принимавших активного участия в этих глобальных диалогах по вопросам безопасности дорожного движения, является одним из результатов этого сотрудничества, который заключается в том, что оно позволило выявить новые возможности, основанные на использовании различных специальных знаний и ресурсов, предоставленных группе учреждениями-партнерами.

34. Проблема мобилизации ресурсов по-прежнему вызывает озабоченность среди многих организаций, участвующих в проведении деятельности в области безопасности дорожного движения на глобальном и национальном уровнях, поскольку объемы финансовых средств, предназначенных для снижения дорожно-транспортного травматизма, в значительной степени не соответствуют масштабам проблемы. Кроме того, требование о проведении долгосрочного планирования финансовой деятельности, предъявляемое некоторыми организационными структурами, такими, как региональные комиссии, создает для них трудности с включением в их заранее разработанные долгосрочные планы работы новых, не обеспеченных финансовыми ресурсами программ в области безопасности дорожного движения.

35. Сфера действия мандата по координации деятельности в области безопасности дорожного движения быстро расширилась и вышла за рамки системы Организации Объединенных Наций и в настоящее время она охватывает в общей сложности 42 организации. Задача по координации работы такой группы является масштабной и требует выделения надлежащих людских и финансовых ресурсов. Генеральная Ассамблея обратилась с просьбой, не предоставив финансовых средств для ее выполнения, и ВОЗ было необходимо изыскать возможности для получения финансовых ресурсов из других источников, необходимых для оказания поддержки осуществлению своих функций координатора. С благодарностью отмечаются помощь и постоянное содействие, которые предоставлялись на протяжении первого года процесса координации Фондом ФИА «Автомобиль и общество», Национальной администрацией безопасности дорожного движения Нидерландов, компанией «Мишлен» и Шведским агентством по сотрудничеству в области международного развития. Вместе с тем, планы проведения будущих совещаний и расширения деятельности указывают на необходимость обеспечения финансирования на предстоящие годы. Кроме того, предоставление финансовых средств региональным комиссиям Организации Объединенных Наций имеет важнейшее значение для обеспечения их активного участия в деятельности по повышению безопасности дорожного движения в их регионах.

36. Будущие совещания планируется проводить на двухгодичной основе по примеру уже организованных ВОЗ двух мероприятий. Следующее совещание намечено созвать в ноябре 2005 года в Соединенном Королевстве. В период между совещаниями ВОЗ намеревается поощрять коммуникацию путем распространения среди участников информационных бюллетеней, содержащих обновленные сведения о соответствующих инициативах в области безопасности дорожного движения, а также посредством осуществления регулярных контактов с ними. Участвующие учреждения будут продолжать усилия по развитию и осуществлению сотрудничества на основе реализации проектов.

37. Таким образом рекомендуется, чтобы Генеральная Ассамблея:

а) вновь подтвердила свою приверженность делу рассмотрения глобального кризиса в области безопасности дорожного движения;

b) вновь подтвердила свое желание, чтобы ВОЗ продолжала выполнять свои функции координатора деятельности в области безопасности дорожного движения, которая проводится в рамках системы Организации Объединенных Наций, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, и обратилась к государствам-членам с призывом поддержать эти усилия по повышению безопасности дорожного движения, а также оказала содействие расширению их возможностей по получению финансовой, политической и технической поддержки;

c) признала и поддержала существующие или новые инициативы в области безопасности дорожного движения, предпринимаемые соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и международными партнерами;

d) обратилась к государствам-членам с призывом разработать программы работы в области безопасности дорожного движения, отметив, что эти программы следует рассматривать правительством в качестве приносящих высокую прибыль инвестиций;

e) предложила государствам-членам включать вопросы безопасности дорожного движения в свои проекты, направленные на достижение целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия;

f) призвала государства-члены уделять особое внимание факторам риска, таким, как неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, употребление алкоголя за рулем, движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, а также развитию надлежащей инфраструктуры путем принятия и обеспечения и выполнения законов, проведения необходимых кампаний по повышению уровня информированности и внедрения соответствующих методов контроля и оценки осуществляемых практических мер;

g) предложила государствам-членам и впредь использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для осуществления усилий в области безопасности дорожного движения и выполнять его рекомендации, включая создание головного учреждения по вопросам безопасности дорожного движения и разработку национального плана действий по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма;

h) обратилась с призывом к государствам-членам присоединиться к числу сторон конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и привести их национальные законодательства в соответствие с этими конвенциями в целях обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения в их странах;

i) обратилась с призывом к государствам-членам и международному сообществу признать Всемирный день памяти жертв дорожных аварий и тем самым продемонстрировать готовность уделять должное внимание жертвам дорожных аварий и членам их семей, оказывая при этом поддержку мерам по повышению интереса к этим вопросам со стороны средств массовой информации, и поощряя принятие правительством над-



лежащих мер по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения;

j) обратилась с призывом к государствам-членам и международному сообществу оказать поддержку и принять активное участие в проведении на глобальном уровне Недели безопасности дорожного движения в 2007 году;

к) просила Генерального секретаря представить доклад по этим вопросам шестьдесят второй сессии<sup>1</sup> Генеральной Ассамблеи.

---

<sup>1</sup> Азиатский банк развития, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, Ассоциация за безопасные международные автомобильные перевозки, Европейская ассоциация предприятий автомобильной промышленности, Десятилетие по изучению болезней костей и суставов, Европейская комиссия, Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий, Фонд ФИА «Автомобиль и общество», Форум по вопросам управления парками транспортных средств, Постоянное представительство Франции при Организации Объединенных Наций, организация «Глоубал Импакт», Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Институт экономики транспорта, Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Международная организация предприятий автомобильной промышленности, Международная дорожная федерация, Международный союз автомобильного транспорта, организация «ЛАЗЕР-Европа» (L'Action de sécurité routière en Europe), Национальная администрация безопасности дорожного движения Нидерландов, Министерство иностранных дел и Постоянное представительство Омана при Организации Объединенных Наций, Организация экономического сотрудничества и развития/Европейская конференция министров транспорта, Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, организация «Мир на дорогах», Шведское агентство по сотрудничеству в области международного развития, Шведская дорожная администрация, Целевая группа по вопросам выживания и развития детей, министерство транспорта Канады: Директорат по безопасности дорожного движения и регистрации автотранспортных средств, Исследовательская лаборатория транспорта, ЮНИСЕФ, Экономическая комиссия для Африки, Европейская экономическая комиссия, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии, Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (Хабитат-ООН), УВКБ, Центры по борьбе с заболеваниями и их профилактике министерства здравоохранения и социальных служб Соединенных Штатов Америки, Всемирный банк, ВОЗ, Международная автомобильная ассоциация.