



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
14 August 2007  
Russian  
Original: English

---

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

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

#### **Записка Генерального секретаря**

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

---

\* A/62/150.



**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*

Настоящий доклад, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, содержит обновленные данные о ходе выполнения рекомендаций, изложенных в резолюции 60/5 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В докладе содержится информация о том, как совместная информационно-пропагандистская деятельность, проводившаяся на протяжении последних двух лет на международном уровне, способствовала повышению степени осведомленности по вопросам безопасности дорожного движения на национальном и международном уровнях. В нем описывается ряд технических новшеств, разработанных в течение этого периода, внедрение которых может в значительной степени замедлить тенденцию к увеличению числа людей, которые гибнут, получают травмы или становятся инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий. В конце доклада для рассмотрения Ассамблеей предлагаются рекомендации, которые могли бы способствовать осуществлению эффективных практических мер по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне.

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	1–7	4
II. Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения .....	8–9	5
III. Результаты сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения .....	10–31	6
A. Оказание технической поддержки .....	10–12	6
B. Политика .....	13–16	8
C. Информационно-пропагандистская деятельность .....	17–26	9
1. Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций .....	17–23	9
2. Другие информационно-пропагандистские мероприятия .....	24–26	12
D. Региональные совещания .....	27	13
E. Сбор данных и исследования .....	28–29	14
F. Финансовая поддержка .....	30–31	14
IV. Выводы и рекомендации .....	32–40	15

## I. Введение

1. Дорожно-транспортный травматизм является одной из серьезных проблем здравоохранения и одной из главных причин гибели людей и получения ими травм и увечий во всем мире. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий, главным образом в городских районах развивающихся стран, погибает почти 1,2 миллиона человек, и миллионы получают травмы или становятся инвалидами. Во всем мире дорожно-транспортный травматизм является главной причиной смерти людей в возрастной категории от 10 до 24 лет.

2. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, не только являются одной из серьезных проблем здравоохранения, но и угрожают свести на нет успехи, которые были достигнуты во многих странах в области развития. На уровне домашних хозяйств такие травмы могут стать серьезным финансовым бременем для членов семьи, которые зачастую должны покрывать прямые затраты на лечение и медицинскую реабилитацию, а также косвенные затраты, обусловленные утратой пострадавшими способности зарабатывать на жизнь или изменением места работы лиц, обеспечивающих уход, в связи с необходимостью обеспечения ухода за пострадавшими. На национальном уровне дорожно-транспортный травматизм ложится тяжелым бременем на экономику страны, непосредственно влияя на службы, предоставляющие услуги по лечению и реабилитации после получения травм и порождая косвенные издержки. В странах с низким и средним уровнем доходов объем ежегодных издержек, связанных с дорожными авариями, оценивается на уровне 65–100 млрд. долл. США, что превышает общий годовой объем помощи в целях развития.

3. Вместе с тем с дорожно-транспортным травматизмом можно бороться. Эта задача может быть решена путем принятия мер по ряду факторов, которые, как это было установлено, повышают риск получения травм, связанных с движением автотранспорта, включая движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, неиспользование ремней безопасности и систем безопасности для детей, вождение в нетрезвом состоянии, неиспользование шлемов водителями двухколесных транспортных средств, низкое качество или недостаточное техническое обслуживание дорожной инфраструктуры и наличие транспортных средств, которые находятся в эксплуатации длительное время, не получая надлежащего обслуживания, или же не оборудованы устройствами безопасности. Принятие мер нормативного и иного характера с учетом этих факторов риска привело к резкому снижению количества дорожных аварий во многих странах. Кроме того, имеющиеся данные свидетельствуют о том, что большое значение для смягчения негативных последствий дорожно-транспортных происшествий имеет создание служб по оказанию срочной помощи в случаях получения травм. Опыт различных стран мира говорит также о том, что создание головной организации по безопасности дорожного движения и проведение точной оценки положения с безопасностью на дорогах страны являются важными мерами, необходимыми для эффективного решения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

4. В контексте проведения в 2004 году Всемирного дня здоровья Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк совместно опубликовали «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В этом докладе подчеркивается роль, которую многие секторы играют в

деятельности по предотвращению дорожно-транспортного травматизма, излагаются основополагающие концепции действий по предотвращению такого явления, описываются масштабы и последствия дорожно-транспортного травматизма, основные определяющие факторы и факторы риска, а также описываются эффективные стратегии практических действий. Доклад как таковой является как инструментом для проведения информационно-пропагандистской работы, так и техническим документом, содержащим шесть основных рекомендаций в отношении действий, которые могут быть приняты странами для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

5. В апреле 2004 года Организация Объединенных Наций приняла резолюцию 58/289, озаглавленную «Повышение безопасности дорожного движения», в которой была признана необходимость оказания системой Организации Объединенных Наций поддержки усилиям по преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В резолюции было предложено, чтобы ВОЗ, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями, выполняла в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. В ней также была подчеркнута 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 содержится также 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 обратилась с еще более настоятельным призывом к государствам-членам уделять повышенное внимание деятельности по предотвращению дорожно-транспортного травматизма. В этой резолюции Ассамблея предложила региональным комиссиям и ВОЗ совместно организовать первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (23–29 апреля 2007 года) и предложила государствам-членам объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

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

8. На протяжении последних трех лет ВОЗ, в соответствии с предоставленным Генеральной Ассамблеей мандатом по координации в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями, оказывала содействие созданию группы, состоящей из представителей организаций системы 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 июнь 2007 года в состав этой группы входило восемь организаций системы Организации Объединенных Наций, включая ВОЗ, Всемирный банк, пять региональных комиссий и Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ). В группе также представлены 29 других международных учреждений, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения и располагающих обширными знаниями и опытом в этой области. Число и разнообразный состав участвующих в деятельности Группы организаций (правительства, неправительственные организации, доноры, научные учреждения и частный сектор), представляющих такие секторы, как транспорт, здравоохранение и безопасность, свидетельствуют о широкой поддержке этого совместного проекта.

9. К настоящему времени Группа провела в общей сложности шесть совещаний, которые созывались два раза в год. Совещания, по возможности, каждый год проводились поочередно в штаб-квартире ВОЗ в Женеве и в помещениях одной из региональных комиссий. Члены Группы пришли к единому мнению, что цель Группы состоит в том, чтобы содействовать международному сотрудничеству (в том числе на региональном уровне) между учреждениями системы Организации Объединенных Наций и другими международными партнерами в интересах осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи и рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и тем самым способствовать реализации страновых программ. Был также определен ряд задач, которые необходимо выполнить для достижения этой цели, включая проведение оценки положения в области безопасности дорожного движения и возможностей, которыми страны располагают для решения этой проблемы; разработку руководящих указаний в отношении принятия эффективных практических мер по обеспечению безопасности дорожного движения и оказание помощи в осуществлении таких мер; укрепление способности решать вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения; проведение информационно-пропагандистской деятельности по вопросам безопасности дорожного движения и оказание содействия в организации кампаний за ее повышение; улучшение 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. В этой связи был создан ряд рабочих групп для рассмотрения вопросов, связанных с выполнением конкретных задач.

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

#### **A. Оказание технической поддержки**

10. Первые результаты работы в рамках Сотрудничества представлены серией практических руководств, содержащих рекомендации для стран по осуществлению некоторых из рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Эти издания представ-

ляют собой практические и удобные для пользователей руководства, содержащие последовательные рекомендации по осуществлению конкретных мер. Они разрабатываются на основе сотрудничества группой из четырех партнеров, включая ВОЗ, Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, Фонд ФИА «Автомобиль и общество» и Всемирный банк, но в этой работе используются также и специальные знания других членов Группы по сотрудничеству. Выпущено два руководства: одно из них посвящено вопросам практической реализации программ по обеспечению использования шлемов; а второе касается программ, направленных на снижение числа случаев вождения в нетрезвом состоянии. В рамках Сотрудничества разрабатываются руководства и по другим вопросам, в том числе по борьбе с движением со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, а также с превышением скорости; использованием ремней безопасности и систем безопасности для детей; созданием головного учреждения по вопросам безопасности дорожного движения; методам сбора данных о дорожно-транспортном травматизме; и руководящим принципам, касающимся повышения безопасности дорожной инфраструктуры.

11. После разработки руководств по надлежащей практике использования шлемов и борьбы с вождением в нетрезвом состоянии партнеры по Сотрудничеству приняли участие в распространении и применении этой передовой практики в различных странах. Так, во Вьетнаме, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде состоялись семинары-практикумы по вопросам использования шлемов, организованные правительствами в сотрудничестве с Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, Азиатским фондом по предотвращению травматизма, Международной организацией инвалидов, ВОЗ и другими партнерами при финансовой поддержке со стороны Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения. Цель этих семинаров-практикумов, в работе которых приняло участие большое число заинтересованных сторон из многих секторов, заключалась в том, чтобы побудить участников к разработке национальных планов действий по обеспечению использования шлемов. В рамках презентаций и практикумов, состоявшихся в странах, в которых осуществлялся этот проект, были проведены ситуационные исследования. Эти исследования охватывали вопросы, касающиеся сбора данных о масштабах использования шлемов, а также оценки знаний, рынков и стандартов, и позволили разработать ряд соответствующих мер для последующего рассмотрения. Руководства были переведены на местные языки и опубликованы в этих странах. При поддержке со стороны Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения в настоящее время занимается подготовкой учебных программ, направленных на создание местного потенциала для обеспечения контроля со стороны полиции за использованием шлемов, борьбы с вождением в нетрезвом состоянии и проведения широких просветительских кампаний с целью повышения осведомленности по этим вопросам.

12. В целях выполнения задачи, касающейся повышения безопасности парка транспортных средств Организации Объединенных Наций и других организаций-участников, был предпринят ряд шагов. Например, в ближайшее время Форум по вопросам управления парком транспортных средств приступит к осуществлению своего учебного проекта по вопросам безопасности парка

транспортных средств, цель которого состоим в том, чтобы побудить учреждения, занимающиеся оказанием помощи и вопросам развития, сделать вопросы безопасности дорожного движения приоритетными для своих сотрудников и приступить к осуществлению политики и стратегий, направленных на снижение числа дорожно-транспортных аварий в их организациях. Кроме того, другие партнеры в сотрудничестве с крупными многонациональными корпорациями изучают способы осуществления стратегии сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и рассматривают возможности сравнительной оценки прогресса, достигнутого отдельными организациями. Предполагается, что результаты этих проектов будут использованы при разработке руководства по передовой практике в области обеспечения безопасности парка транспортных средств.

## **В. Политика**

13. В мае 2007 года Всемирная ассамблея здравоохранения приняла свою первую резолюцию о системах оказания неотложной медицинской помощи. В резолюции ВНА 60.22 Всемирная ассамблея здравоохранения обращает внимание правительств на необходимость укрепления систем предоставления медицинской помощи пострадавшим до их эвакуации в лечебные учреждения и систем оказания срочной помощи при получении травм (включая ситуации с большим числом жертв); в указанной резолюции содержится также информация о ряде мер, которые могут быть приняты правительствами. Кроме того, резолюция предлагает ВОЗ активизировать свою деятельность по оказанию поддержки странам. Эта резолюция будет служить основой для наращивания усилий по созданию более эффективных систем оказания медицинской помощи в случаях травматизма.

14. В июне 2006 года в Лондоне был опубликован доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире, озаглавленный «За безопасные автомобильные дороги: новая приоритетная задача для устойчивого развития». Эта комиссия была создана в 2005 году Фондом ФИА «Автомобиль и общество», и в настоящее время ее возглавляет бывший генеральный секретарь Организации Североатлантического договора лорд Робертсон. В этом докладе, подготовленном на основе «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», содержится призыв к оказанию более эффективной поддержки усилиям по осуществлению предложенных в нем рекомендаций. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения рассматривается в докладе в качестве одного из вопросов развития, и цель доклада состоит в том, чтобы довести эту проблему до сведения ключевых директивных органов. Поставленные в докладе задачи, предусматривают увеличение объема финансирования мероприятий в области безопасности дорожного движения и обеспечение устойчивого финансирования в течение десятилетнего периода, а также увеличение объема средств, предназначенных для повышения безопасности дорожного движения, в рамках проектов по развитию дорожной инфраструктуры. В нем также предлагается созвать в ближайшем будущем под эгидой Организации Объединенных Наций совещание министров по вопросам безопасности дорожного движения и организовать в странах по итогам этого совещания ряд обсуждений по вопросам политики.



15. Рабочая группа по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии проводит целенаправленную работу по пересмотру сводной резолюции о дорожном движении. Пересматривая эту резолюцию, Рабочая группа по безопасности дорожного движения стремится повысить безопасность дорожного движения путем разработки для правительств рекомендаций по вопросам, по которым не удастся достичь консенсуса, имеющего обязательную юридическую силу, или путем предоставления более подробной информации, по сравнению с информацией, содержащейся в Венской конвенции о дорожном движении или в дополняющем ее Европейском соглашении. В этой связи Рабочей группой по безопасности дорожного движения приняты новые положения, касающиеся, в частности, вождения в нетрезвом состоянии, повышения безопасности велосипедов, мотоциклов и мопедов, более широкого использования ремней безопасности, повышения безопасности пешеходов и управления транспортными средствами в ночное время. Продолжается работа по вопросам, касающимся водительских прав, коммуникации и кампаний по безопасности дорожного движения, дневных ходовых огней, скорости, мобильных телефонов, безопасности детей, содержимого аптек для оказания первой помощи, специальных правил для некоторых категорий транспортных средств и обучения вождению. Кроме того, на Всемирном форуме по согласованию правил в отношении транспортных средств были приняты новые европейские и международные технические правила по ряду компонентов, которые должны повысить безопасность автомобилей и мотоциклов во всем мире.

16. В 2005 году вступило в силу Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, в котором стороны обязались провести всестороннее рассмотрение вопроса о безопасности дорожного движения. В 2006 году, после заключения этого соглашения, была принята Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой была, в частности, поставлена цель спасти жизни 600 000 человек и предотвратить получение сопоставимого числа тяжелых травм на автомобильных дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007–2015 годов. Затем в мае 2007 года Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) приняла резолюцию 63/9, в которой она призвала своих членов и ассоциированных членов продолжать свою деятельность в соответствии с рекомендациями, содержащимися в принятой годом ранее Декларации министров.

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

### **1. Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций**

17. В своей резолюции 60/5 Генеральная Ассамблея предложила региональным комиссиям и Всемирной организации здравоохранения совместно организовать первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в качестве основы для осуществления на глобальном, региональном и национальном уровнях мероприятий по повышению информированности в области безопасности дорожного движения и создать в Женеве второй Форум заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения во всем мире.

18. Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций прошла в период с 23 по 29 апреля 2007 года. В рамках этой недели первоочередное внимание уделялось молодым участникам дорожного движения, и ее цель состояла в том, чтобы повысить уровень информированности о социальных последствиях дорожно-транспортного травматизма и существующих рисках для детей и молодежи и оказать содействие принятию мер по таким ключевым факторам, как использование шлемов и ремней безопасности, вождение в нетрезвом состоянии, превышение скорости и заметность транспортных средств.

19. Для распространения в ходе Недели был подготовлен ряд технических документов. В докладе ВОЗ, озаглавленном «Молодежь и безопасность дорожного движения», были опубликованы новые данные о масштабах этой проблемы среди лиц младше 25 лет и указаны конкретные практические меры, которые могут способствовать снижению дорожно-транспортного травматизма среди представителей этой группы. Кроме того, в ряде документов, подготовленных на региональном уровне, освещались аспекты этой проблемы применительно к различным регионам, включая изданный ЕЭК документ «Общие рамки для проведения национальных кампаний за безопасность дорожного движения в странах — членах Европейской экономической комиссии». Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца в сотрудничестве с Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения также выпустила в связи с проведением Недели новую публикацию, озаглавленную «Практическое руководство по безопасности дорожного движения: комплект материалов для национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца».

20. Главным глобальным мероприятием Недели явилась Всемирная ассамблея молодежи по безопасности дорожного движения, которая состоялась в штаб-квартире Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве 23 и 24 апреля. Это мероприятие, в котором приняли участие более 400 представителей молодежи из 100 стран, позволило провести обмен опытом и создать глобальную сеть молодых активистов, деятельности за повышение безопасности дорожного движения. Делегаты — представители молодежи также подготовили и приняли декларацию, озаглавленную «Декларация молодежи по безопасности дорожного движения», и согласовали состоящий из 10 этапов план действий по итогам Всемирной ассамблеи. На церемонии закрытия Всемирной ассамблеи молодежи Декларация была вручена Председателю Генеральной Ассамблеи шейхе Хайя Рашед Аль Халифа. Ассамблея молодежи позволила также продемонстрировать результаты конкурса короткометражных фильмов по безопасности дорожного движения, который координировался неправительственными организациями «Лазер — Европа» и «Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий», а также итоги молодежного конкурса сочинений по вопросу безопасности дорожного движения, организованного ЮНИСЕФ. Всемирная ассамблея молодежи состоялась благодаря финансовой поддержке, предоставленной Европейской комиссией, Фондом ФИА «Автомобиль и общество», а также правительствами Италии, Нидерландов и Норвегии.

21. Благодаря стимулирующему воздействию, которое Всемирная ассамблея оказала на молодежь, были незамедлительно получены реальные результаты. В частности, была создана международная сеть представителей молодежи, кото-

рые сознательно стремятся решать эту проблему в своих странах и с помощью электронных средств обмениваются своими идеями и опытом. После своего возвращения ряд молодых делегатов предприняли шаги по осуществлению принятой Декларации: так, делегаты от Канады создали национальный комитет молодежи для проведения дальнейшей работы в области безопасности дорожного движения; делегат от Замбии довел текст Декларации до сведения всех соответствующих министерств (здравоохранения, развития общин и транспорта) и впоследствии встретился с представителями этих структур; в Алжире текст Декларации был напечатан в национальных газетах; в Белизе министерство образования решило включить в школьные учебные программы начальной и средней школы вопросы безопасности дорожного движения.

22. Второй Форум заинтересованных сторон по вопросам безопасности дорожного движения во всем мире, организованный Глобальным форумом по безопасности дорожного движения, состоялся в Женеве с участием делегатов от Организации Объединенных Наций, министров и представителей национальных департаментов по вопросам транспорта, здравоохранения, правоохранительной деятельности и внешних сношений и заинтересованных сторон из неправительственных организаций и частного сектора. Участники Форума выразили поддержку Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, выводам доклада Комиссии по вопросам повышения безопасности дорожного движения во всем мире, Глобальному механизму по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка и Конференции министров по вопросам безопасности дорожного движения во всем мире, состоявшейся под эгидой Организации Объединенных Наций.

23. Во всем мире в связи с проведением первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций состоялись сотни национальных и региональных мероприятий. К их числу относятся организованный в Брюсселе Европейской комиссией первый Европейский день безопасности дорожного движения, в котором приняли участие 400 представителей молодежи из более чем 30 стран; митинг в поддержку мер по повышению безопасности дорожного движения, организованный в Лондоне в рамках кампании «За безопасные дороги»; диалог мэров азиатских городов по вопросам политики экологически безопасного развития городского транспорта, состоявшийся в Киото, Япония; кампания по пропаганде использования шлемов, проведенная во Вьетнаме Азиатским фондом по предотвращению травматизма; разработка учебных программ по вопросам безопасности дорожного движения для школ в Турции, организованная местными партнерами; межсекторальный форум по безопасности дорожного движения в Китае; презентация в Гане и Намибии Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения руководства по передовой практике в области борьбы с вождением в нетрезвом состоянии; презентация нового законодательства по безопасности дорожного движения в Камбодже, проведенная Международной организацией инвалидов; кампания «Пятница без происшествий со смертельным исходом» в Австралии; и принятие декларации министров по вопросам безопасности дорожного движения в Абу-Даби.

## 2. Другие информационно-пропагандистские мероприятия

24. Кампания «За безопасные автомобильные дороги» представляет собой глобальную информационно-пропагандистскую стратегию, направленную на повышение осведомленности по вопросам безопасности дорожного движения с акцентированием внимания на том, что вопрос безопасности дорожного движения должен рассматриваться как один из вопросов развития. В рамках этой кампании, которая проводится в соответствии с рекомендациями доклада «Повышение безопасности дорожного движения: новая приоритетная задача в контексте устойчивого развития», делается упор на экономических и человеческих мотивах, связанных с гибелью людей на дорогах, и подчеркивается необходимость увеличения объема инвестиций, выделяемых на эти цели. Эта кампания получила широкую поддержку со стороны видных деятелей и лидеров во всех странах мира, включая бывшего премьер-министра Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии Тони Блэра, одобрявшего эту кампанию, а также архиепископа Десмонда Туту, который на начальном этапе проведения в Южной Африке кампании «За безопасные дороги» обратился к политическим лидерам и странам Группы восьми с призывом принять меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

25. В своей резолюции 60/5 Генеральная Ассамблея предложила государствам-членам и международному сообществу объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. В последние годы все большее число стран во всем мире проводит различные мероприятия по случаю Дня, начиная с межконфессиональных церемоний и заканчивая высадкой деревьев в память о жертвах и использованием средств массовой информации для более широкого распространения информации о жертвах дорожных аварий и членах их семей. Некоторые страны, такие, как Соединенные Штаты Америки, начали изучать возможность официального проведения на национальном уровне Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. В порядке оказания помощи странам в планировании посвященных этому Дню мероприятий, Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий и ВОЗ подготовили руководство под названием «Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий: руководство для организаторов». Кроме того, Ассоциация за безопасные международные автомобильные перевозки и ВОЗ подготовили документ, содержащий свидетельства лиц, пострадавших в результате дорожных аварий. Документ «Люди за цифрами: рассказы жертв дорожно-транспортных происшествий и членов их семей» является эффективным инструментом информационно-пропагандистской деятельности, дающим представление о страданиях людей, вызванных конкретными дорожно-транспортными происшествиями, нашедшими отражение в статистических данных.

26. Увеличилось число неправительственных организаций, участвующих в международных усилиях по безопасности дорожного движения, и возросли масштабы их взаимодействия с другими партнерами в рамках Сотрудничества. Эти организации, помимо того, что они представляют мнения жертв в контексте международных усилий в области безопасности дорожного движения, участвуют в исследованиях и осуществлении мер практического характера. Например, Международная организация инвалидов провела оценку ситуации в сфере использования шлемов мотоциклистами в Камбодже и активно осуществляла информационно-пропагандистскую деятельность, в результате которой в

этой стране было принято новое законодательство по вопросу использования шлемов; кроме того, осуществлением во Вьетнаме программы по распространению шлемов активно занимается Азиатский фонд по предотвращению травматизма.

#### **D. Региональные совещания**

27. На протяжении последних двух лет партнеры по Сотрудничеству оказывали содействие проведению региональных совещаний по безопасности дорожного движения. К их числу относятся:

а) Конференция министров по транспорту, организованная Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и состоявшаяся в Пусане, Республика Корея. Министры стран Азиатско-Тихоокеанского региона приняли Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

б) Африканская конференция по безопасности дорожного движения, совместно организованная Экономической комиссией для Африки и ВОЗ в Аккре. Задачи Конференции заключались в том, чтобы обеспечить дальнейшую разработку национальных планов действий, планирование работы по осуществлению рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и рассмотрение возможностей по мобилизации ресурсов. Кроме того, было проведено совещание «за круглым столом» министров транспорта и здравоохранения, в ходе которого делегаты приняли Аккрскую декларацию, обязавшую министров предпринимать совместные усилия, чтобы остановить приобретающую все большие масштабы эпидемию смертей и травм на дорогах Африки;

в) Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, Национальный совет по безопасности дорожного движения Коста-Рики, фонд ФИА «Автомобиль и общество», Панамериканская организация здравоохранения, Межамериканский банк развития, Всемирный банк и Глобальный форум по безопасности дорожного движения оказали финансовую поддержку проведению первого форума заинтересованных сторон из стран Латинской Америки и Карибского бассейна по вопросам безопасности дорожного движения, который состоялся в Сан-Хосе в сентябре 2006 года. Участники из всех стран региона разработали план проведения мероприятий в области безопасности дорожного движения в Северной и Южной Америке и приняли Декларацию Сан-Хосе, призывающую региональный комитет оказать странам региона содействие в организации сотрудничества по вопросам безопасности дорожного движения;

г) ряд региональных совещаний по безопасности дорожного движения прошел в регионе Восточного Средиземноморья. В качестве одного из последних мероприятий следует отметить региональные учебные курсы для координаторов по вопросам предотвращения травматизма из министерств здравоохранения стран Восточного Средиземноморья, которые были проведены в Каире в декабре 2006 года. Это мероприятие, совместно организованное Экономической и социальной комиссией для Западной Азии и Региональным отделением ВОЗ для Восточного Средиземноморья, было направлено на укрепле-

ние регионального потенциала в ряде областей, включая предотвращение дорожно-транспортного травматизма.

## **Е. Сбор данных и исследования**

28. В контексте подготовки серии руководств по передовой практике (см. ниже раздел, посвященный технической поддержке) одна из рабочих групп в рамках Сотрудничества приступила к разработке руководства по передовой практике в области сбора данных о дорожно-транспортном травматизме. Это руководство будет посвящено главным образом оптимальному использованию несовершенных данных, в том числе путем ознакомления читателей с методами проведения обследований и оперативного анализа, причем его основная цель будет заключаться в обеспечении создания долгосрочной системы наблюдения. Кроме того, в руководстве читателям будет предложен минимальный набор данных, а также представлены примеры передовой практики сбора различных видов информации из различных стран мира. И наконец, в нем будут указаны способы возможного использования данных.

29. По мере увеличения числа стран, принимающих меры по улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения, возрастает необходимость в разработке глобального инструмента, который позволил бы определять прогресс в деле осуществления на национальном уровне рекомендаций «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», а также позволил бы странам проводить оценку изменения в области безопасности дорожного движения, происходящих со временем внутри страны, а также в сравнении с другими странами. Один из компонентов такой оценки мог бы заключаться в проведении обследований с помощью методов наблюдения, которые позволили бы странам оперативно собирать весьма ценную информацию о масштабах использования шлемов и ремней безопасности, а также о масштабах вождения в нетрезвом состоянии. В этой связи группа членов Сотрудничества разработала первый компонент такого инструмента, представляющий собой методические указания по проведению с помощью наблюдения несложных исследований по масштабам использования шлемов.

## **Е. Финансовая поддержка**

30. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка был создан в 2006 году с целью оказания поддержки усилиям, предпринимаемым на глобальном, региональном и страновом уровнях с целью уменьшения числа людей, погибающих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с низким и средним уровнем доходов. Задача Механизма заключается в проведении мероприятий по укреплению стратегий в области безопасности дорожного движения и соответствующего институционального потенциала в конкретных странах. В рамках этого Механизма, предоставляющего субсидии, финансирование осуществляется по двум направлениям: первое охватывает глобальные инициативы в области безопасности дорожного движения, а второе предназначено для оказания поддержки в реализации страновых программ. Сейчас начался процесс финансирования на страновом уровне путем выделения средств для проведения отдельных мероприятий и путем предоставления дополнительной под-

держки новым и существующим проектам многосторонних банков развития в области безопасности дорожного движения. К настоящему моменту в механизм поступили взносы от Фонда ФИА «Автомобиль и общество», а также правительств Швеции и Нидерландов.

31. Группа по сотрудничеству получает финансовую поддержку со стороны правительств Швеции и Соединенных Штатов, Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка и компании «Скания». Предоставляемые Механизмом субсидии предназначаются для членов Группы по сотрудничеству, включая Департамент по предотвращению травматизма и насилия ВОЗ, Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения и Глобальный форум по безопасности дорожного движения. В рамках Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения по-прежнему оказывается поддержка усилиям по распространению в соответствующих странах руководств по передовой практике.

#### **IV. Выводы и рекомендации**

32. Дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одной из острых проблем здравоохранения и развития. Тенденция, отмечаемая во многих странах, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, указывает на то, что эта проблема в последующие 10 лет может приобрести значительно более острый характер. Несмотря на повышение уровня информированности по этому вопросу, крайне необходимо активизировать усилия по решению этой проблемы и увеличить объем ресурсов, выделяемых на эти цели.

33. За последние три года на международном, региональном и национальном уровнях был достигнут значительный прогресс в деле повышения безопасности дорожного движения. Координация усилий на международном уровне приобрела более четкий характер, что позволило активизировать обмен мнениями между секторами и способствовало осуществлению скоординированных действий. С целью оказания технической поддержки странам в реализации эффективных практических мер был разработан ряд инструментов: правительства многих стран продолжали активизировать усилия по сбору данных и принятию профилактических мер, а также укреплять службы по оказанию помощи пострадавшим; некоторые учреждения системы Организации Объединенных Наций приступили к осуществлению мер по усовершенствованию стратегий обеспечения безопасности дорожного движения в рамках своих организаций; и больше внимания решению этих вопросов стал уделять частный сектор. Кроме того, расширились масштабы сотрудничества с организациями лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, и другими неправительственными организациями, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Эти организации во взаимодействии с другими партнерами подготовили ряд документов, которые, отражая чисто человеческую сторону дорожных аварий, позволяют заполнить весьма существенный пробел. Далее, достигнут определенный прогресс в консолидации процесса распределения средств, предназначенных для мероприятий в области безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует создание Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения.

34. Всемирная ассамблея здравоохранения обратилась с призывом к государствам-членам уделять более пристальное внимание созданию служб по оказанию неотложной медицинской помощи в случаях травматизма. Эта инициатива представляет собой важный шаг, который должен улучшить оказание медицинской помощи пострадавшим до их эвакуации в лечебные учреждения и их лечения в этих учреждениях.

35. Деятельности в рамках Сотрудничества предусматривает в краткосрочной перспективе продолжение работы над подготовкой оставшихся руководств по надлежащей практике; оказание технической поддержки в осуществлении проектов в области безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов; и оказание содействия проведению дальнейшей информационно-пропагандистской деятельности по безопасности дорожного движения на глобальном и региональном уровнях. Предполагается, что в целях сохранения достигнутого уровня рабочего сотрудничества члены Группы по сотрудничеству будут и далее регулярно проводить свои совещания; в интервале между этими совещаниями ВОЗ будет, как и ранее, способствовать коммуникации с помощью регулярных контактов с участниками и с помощью веб-сайта Сотрудничества. Предусматривается также, что в интервалах между совещаниями рабочие группы будут поддерживать друг с другом регулярные контакты.

36. Несмотря на достигнутый прогресс в деле совместного решения проблемы безопасности дорожного движения как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами, эти меры носят предварительный характер, и многое предстоит еще сделать. В тех странах, где вопросы безопасности дорожного движения заняли прочное место в политической повестке дня, не следует допускать снижения набранных темпов работы. В странах, где проблеме безопасности дорожного движения не уделяется должного внимания, международному сообществу следует найти пути для поощрения усилий по снижению дорожно-транспортного травматизма и обеспечения осознания национальными правительствами необходимости включения вопросов безопасности дорожного движения в их стратегии для секторов транспорта и здравоохранения.

37. На региональном уровне партнеры по Сотрудничеству успешно предпринимают шаги для предоставления региональным лидерам возможности обсудить наиболее перспективные варианты сотрудничества стран в области безопасности дорожного движения. Тем не менее, в настоящее время отсутствует какая-либо глобальная платформа для проведения на уровне министров обмена информацией по вопросам безопасности дорожного движения и опытом осуществления соответствующих стратегий. Ряд учреждений обратились с призывом созвать под эгидой Организации Объединенных Наций конференцию министров по вопросам безопасности дорожного движения с целью рассмотрения прогресса, достигнутого на международном уровне в области повышения безопасности дорожного движения, включая осуществление рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и резолюциях Генеральной Ассамблеи о безопасности дорожного движения.



38. Уровни финансирования мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения все еще несоизмеримы с масштабами этой проблемы, и необходимо предпринимать более активные усилия, чтобы заручиться дополнительной финансовой поддержкой для проектов в области безопасности дорожного движения. В частности, осуществление практических мер по улучшению дорожной инфраструктуры с целью повышения безопасности дорожного движения все еще связано с большими трудностями в развивающихся странах, где весьма высокая социальная отдача от мероприятий по повышению безопасности движения однозначно указывает на необходимость увеличения объема финансирования. Одним из эффективных инструментов мобилизации такой срочно необходимой поддержки является Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка.

39. Постоянно ощущается необходимость создания механизма, который позволил бы оценивать прогресс, достигаемый странами в осуществлении практических мер, способных снизить масштабы дорожно-транспортного травматизма, как это предусмотрено в рекомендациях «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма».

40. Ввиду вышесказанного рекомендуется, чтобы Генеральная Ассамблея:

а) подтвердила свою приверженность преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения;

б) вновь подтвердила свое желание, чтобы ВОЗ продолжала выполнять свои функции координатора проводимой в рамках Организации Объединенных Наций деятельности по вопросам безопасности дорожного движения, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями, и обратилась к государствам-членам с призывом поддержать эти усилия по повышению безопасности дорожного движения, а также способствовала расширению возможностей государств-членов в плане получения финансовой, политической и технической поддержки;

в) обратилась к государствам-членам с призывом разработать программы и планы действий в области безопасности дорожного движения, отметив, что эти программы должны рассматриваться правительствами как инвестиции с большой отдачей. Такие программы должны основываться на широком подходе к предотвращению дорожно-транспортного травматизма с уделением особого внимания связанным с безопасностью потребностям уязвимых участников дорожного движения, в том числе путем улучшения работы общественного транспорта и выделения на дорогах полос для движения пешеходов и велосипедистов;

г) 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 содержащиеся в нем рекомендации, включая рекомендации относительно создания головного учреждения по вопросам безопасности дорожного движения и разработки национального плана действий по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма;

е) призвала государства-члены уделять особое внимание таким факторам риска, как неиспользование ремней безопасности, детских систем безопасности и шлемов, вождение в нетрезвом состоянии, движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, превышение скорости, а также развитие надлежащей инфраструктуры, в частности, путем принятия и обеспечения выполнения законов, проведения необходимых кампаний по повышению уровня информированности и внедрения соответствующих методов контроля и оценки осуществляемых практических мер;

ф) обратилась с призывом к государствам-членам, которые еще не сделали этого, присоединиться к Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах и осуществлять их в качестве основной стратегии повышения безопасности дорожного движения;

г) поддержала усилия, предпринимаемые организациями и органами системы Организации Объединенных Наций с целью разработки и использования инструментов, позволяющих оценивать прогресс, достигнутый в деле осуществления инициатив в области повышения безопасности дорожного движения;

h) призвала государства-члены продолжать укреплять межсекторальный диалог по вопросам предотвращения дорожно-транспортного травматизма и поддержать усилия по обеспечению созыва под эгидой Организации Объединенных Наций конференции министров по вопросам безопасности дорожного движения с целью рассмотрения прогресса, достигнутого на международном уровне в области повышения безопасности дорожного движения, включая осуществление рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и резолюциях Генеральной Ассамблеи о безопасности дорожного движения;

і) обратилась с призывом к государствам-членам продолжать принимать меры по повышению уровня осведомленности по вопросам безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях путем осуществления информационно-пропагандистских мероприятий и активизации предпринимаемых в настоящее время усилий с целью отражения масштабов этой проблемы, в частности посредством оказания содействия проведению Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий и обращения к ВОЗ с предложением организовать в сотрудничестве с региональными комиссиями вторую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

ј) призвала учреждения, занимающиеся вопросами развития, и международное сообщество в целом рассматривать вопросы безопасности дорожного движения в качестве составной части международной повестки дня в области развития;

к) предложила учреждениям системы Организации Объединенных Наций и другим международным организациям, обладающим большим парком транспортных средств, предпринять шаги по решению проблемы безопасности парка транспортных средств в своих организациях;

l) признала важное значение Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка как одного из инструментов для мобилизации дополнительных ресурсов для решения проблемы безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем доходов;

m) предложила государствам-членам активизировать усилия по улучшению служб, занимающихся предоставлением неотложной медицинской помощи в случае травматизма и оказанием услуг по медицинской реабилитации;

n) обратилась к Генеральному секретарю с просьбой представить Генеральной Ассамблее на ее шестьдесят четвертой сессии доклад по этим вопросам.

---