



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
18 April 2018Семьдесят вторая сессия
Пункт 12 повестки дня**Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей
12 апреля 2018 года***[без передачи в главные комитеты (A/72/L.48 и A/72/L.48/Add.1)]***72/271. Повышение безопасности дорожного движения
во всем мире***Генеральная Ассамблея,*

ссылаясь на свои резолюции [57/309](#) от 22 мая 2003 года, [58/9](#) от 5 ноября 2003 года, [58/289](#) от 14 апреля 2004 года, [60/5](#) от 26 октября 2005 года, [62/244](#) от 31 марта 2008 года, [64/255](#) от 2 марта 2010 года, [66/260](#) от 19 апреля 2012 года, [68/269](#) от 10 апреля 2014 года и [70/260](#) от 15 апреля 2016 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, и содержащиеся в нем рекомендации¹,

подтверждая свою резолюцию [70/1](#) «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство прилагать неустанные усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, признание ею того, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также закреплению результатов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и завершению всего, что не удалось сделать за время, отведенное для их достижения,

напоминая, что цели и задачи в области устойчивого развития носят комплексный и неделимый характер и обеспечивают сбалансированный учет всех трех компонентов устойчивого развития, и принимая во внимание

¹ [A/72/359](#).



важность решения задач, связанных с безопасностью дорожного движения, таких как задача 3.6, заключающаяся в том, чтобы к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, и задача 11.2, заключающаяся в том, чтобы к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологичными транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности более широкого использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц, а также задач в области безопасности дорожного движения, решение которых будет способствовать повышению устойчивости к опасностям и приспособляемости к их последствиям и созданию экологичной и устойчивой к потрясениям инфраструктуры,

отмечая, что по мере приближения к завершению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в подавляющем большинстве случаев можно предотвратить, и что, несмотря на некоторое улучшение положения во многих странах, в том числе в развивающихся странах, они остаются одной из основных проблем в области здравоохранения и развития, имеющей широкие социальные и экономические последствия, которые, если ими не заниматься, могут негативно сказаться на ходе достижения целей в области устойчивого развития,

учитывая, что в сочетании с издержками для некоторых стран, ежегодно составляющими до 5 процентов их валового внутреннего продукта, фактор человеческих страданий ставит задачу снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в число экономических и социальных приоритетов, особенно для некоторых стран, и что направление средств на обеспечение безопасности дорожного движения положительно отражается на здоровье населения и экономике,

принимая во внимание, что проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий относится также к разряду вопросов социальной справедливости, поскольку именно представители малоимущих и уязвимых слоев населения чаще всего являются также уязвимыми участниками дорожного движения — пешеходами, велосипедистами, пользователями моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств и пассажирами, пользующимися небезопасным общественным транспортом, — которые непомерно подвержены рискам и опасности дорожно-транспортных происшествий, что может привести к формированию порочного круга нищеты, усугубляемой потерей доходов, и напоминая, что правила безопасности дорожного движения призваны гарантировать безопасность всем пользователям,

учитывая, что обеспечение безопасности дорожного движения требует решения более широких вопросов равноправного доступа к средствам передвижения, и что одним из ключевых элементов безопасности дорожного движения является содействие развитию экологичных видов транспорта, в частности безопасного общественного транспорта, и обеспечению безопасности пешеходного и велосипедного движения,

принимая во внимание важность укрепления институционального потенциала и продолжения международного сотрудничества, включая сотрудничество Юг — Юг и трехстороннее сотрудничество, сотрудничество стран, которые совместно пользуются трансграничными дорогами, и сотрудничество региональных и международных организаций, для обеспечения дальнейшей поддержки усилий по повышению безопасности дорожного движения, особенно в развивающихся странах, и оказания при

необходимости поддержки для достижения целей Десятилетия действий и Повестки дня на период до 2030 года,

особо отмечая, что, хотя каждая страна сама несет главную ответственность за свое собственное экономическое и социальное развитие, и что роль национальной политики и стратегий развития в контексте достижения целей в области устойчивого развития переоценить невозможно, международное государственное финансирование играет важную роль в дополнении усилий стран по мобилизации внутренних государственных ресурсов, особенно в беднейших и наиболее уязвимых странах с ограниченными внутренними ресурсами,

выражая свою обеспокоенность тем, что число дорожно-транспортных происшествий остается неприемлемо высоким и что во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма — в них ежегодно гибнет более 1,3 миллиона человек и почти 50 миллионов человек получают травмы, причем 90 процентов случаев гибели людей и травматизма происходят в развивающихся странах, — и будучи обеспокоена тем, что во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной гибели детей и молодых людей в возрасте 15–29 лет,

выражая свою озабоченность также в связи с тем, что нынешние темпы прогресса не позволят решить задачу 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития,

выражая свою озабоченность далее по поводу того, что во многих странах по-прежнему не принимается и не реализуется достаточно мер в области безопасности дорожного движения,

принимая во внимание ведущую роль Омана и Российской Федерации в деле привлечения внимания международного сообщества к глобальному кризису в области безопасности дорожного движения,

выражая признательность государствам-членам, которые взяли на себя ведущую роль и приняли всеобъемлющее законодательство, касающееся основных факторов риска, в том числе неиспользования ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управления транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышения скорости, и привлекая внимание к другим факторам риска, таким, как плохая видимость, состояние здоровья и употребление лекарственных препаратов, негативно отражающихся на безопасности управления транспортным средством, усталость и применение наркотических средств, психотропных препаратов и психоактивных веществ и использование мобильных телефонов и других электронных устройств и средств обмена текстовыми сообщениями,

рекомендуя государствам-членам поощрять формирование партнерств с участием многих заинтересованных сторон для решения проблемы безопасности уязвимых участников дорожного движения, оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и авариях, учебной подготовки и разъяснительной работы, особенно в развивающихся и наименее развитых странах,

учитывая позитивные сдвиги, которых некоторым государствам-членам удалось добиться в предоставлении пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и членам их семей всеобщего доступа к медицинскому обслуживанию на догоспитальном, стационарном и послегоспитальном этапах лечения, а также на этапах реабилитации и реинтеграции,

принимая во внимание работу системы Организации Объединенных Наций, в частности ведущую роль Всемирной организации здравоохранения в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации

Объединенных Наций, по созданию, реализации и контролю за осуществлением различных аспектов Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и решимость Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Детского фонда Организации Объединенных Наций и Международной организации труда и ряда других структур оказывать поддержку этим усилиям, а также готовность Всемирного банка и региональных банков развития финансировать осуществление проектов и программ в области безопасности дорожного движения, в частности в развивающихся странах,

выражая признательность Всемирной организации здравоохранения за ее ведущую роль в предотвращении травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и за ее роль в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата на выполнение в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций функций координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций² и с интересом ожидая очередного «Глобального доклада о состоянии безопасности дорожного движения», который станет четвертой публикацией в серии докладов, посвященных отслеживанию прогресса в течение Десятилетия действий и готовящихся во исполнение просьбы Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции [62/244](#),

выражая признательность также региональным комиссиям Организации Объединенных Наций за их работу по активизации деятельности в области безопасности дорожного движения и содействию укреплению политической приверженности делу обеспечения безопасности дорожного движения, и усилия, направленные на постановку целей снижения показателей травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на региональном и национальном уровнях, и особенно выражая признательность Европейской экономической комиссии за ее работу по разработке глобальных правовых документов по безопасности дорожного движения, включая международные конвенции и соглашения, технические стандарты, резолюции и рекомендации по надлежащей практике, а также по сопровождению 58 глобальных и региональных правовых документов, которые составляют общепринятую правовую и техническую базу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок,

особо отмечая роль структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» в качестве механизма консультаций для содействия международному сотрудничеству в области безопасности дорожного движения,

высоко оценивая работу двух групп экспертов Европейской экономической комиссии, в частности Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и Группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах, и учитывая непрерывные усилия Глобального форума по безопасности дорожного движения и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств по повышению безопасности транспортных средств и дорожного движения,

с одобрением отмечая проекты по анализу работы по повышению безопасности дорожного движения, осуществляемые Европейской экономической комиссией во взаимодействии с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна в рамках Счета

² См. резолюцию [58/289](#).

развития Организации Объединенных Наций и с Экономической комиссией для Африки при поддержке со стороны Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, и работу по повышению значимости безопасности дорожного движения, проводимую Экономической и социальной комиссией для Западной Азии, которые направлены на расширение возможностей отдельных стран решать проблемы безопасности дорожного движения, и с признательностью отмечая разработку и внедрение систем управления безопасностью дорожного движения для различных организаций, например обширную работу Международной организации по стандартизации по разработке требований в отношении систем управления безопасностью дорожного движения³,

принимая во внимание ряд других важных международных усилий в области безопасности дорожного движения, включая разработку Международным союзом автомобильного транспорта согласованных и международно признанных стандартов подготовки специалистов автодорожного транспорта, а также разработку Всемирной дорожной ассоциацией обновленного пособия по безопасности дорожного движения, содержащего рекомендации для должностных лиц на различных уровнях в отношении мер, которые могут способствовать повышению безопасности дорожной инфраструктуры,

с удовлетворением отмечая усилия, предпринимаемые Специальным посланником по безопасности дорожного движения при секретариатской поддержке со стороны Европейской экономической комиссии для результативной мобилизации на высоком уровне стойкой приверженности делу безопасности дорожного движения путем содействия соблюдению правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и повышения осведомленности о них, распространения информации о передовой практике посредством участия в глобальных и региональных конференциях и агитации за увеличение финансирования на цели безопасности дорожного движения,

принимая к сведению доклад Международного транспортного форума Организации экономического сотрудничества и развития “Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System” («Нулевой показатель смертности и серьезных травм на дорогах: изменение парадигмы в направлении безопасной системы») и письмо о намерениях Международного транспортного форума, Всемирного банка и Международной автомобильной федерации создать региональные центры сбора данных о безопасности дорожного движения и отмечая намерение Международного транспортного форума содействовать принятию мер для реального снижения травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий на предстоящем саммите по транспортной безопасности, который состоится 23–25 мая 2018 года в Лейпциге, Германия,

учитывая приверженность государств-членов и гражданского общества обеспечению безопасности дорожного движения, подтверждением которой служит их участие в неделях безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в том числе в проведении 8–14 мая 2017 года четвертой Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в ходе которой особое внимание уделялось опасностям, связанным с несоблюдением скоростного режима, в интересах выработки мер по снижению скорости и повышению безопасности на дорогах мира,

учитывая также неизменную приверженность государств-членов и гражданского общества обеспечению безопасности дорожного движения,

³ См. Международная организация по стандартизации, ISO 3900: 2012.

проявлением которой служит ежегодное проведение в третье воскресенье ноября Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий,

принимая во внимание усилия государств-членов по содействию решению проблемы безопасности дорожного движения на международном уровне, которые находят выражение в проведении исследований и сборе доказательств, необходимых для формирования политики, а также в содействии распространению передового опыта для повышения безопасности транспортных средств и объектов инфраструктуры, а также обеспечения надлежащего поведения людей в условиях дорожного движения,

учитывая, что обеспечение базовых условий и услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств, особенно ввиду той решающей роли, которую законодательные органы могут сыграть в принятии всеобъемлющих и действенных правил и законов в области безопасности дорожного движения и в их применении, признавая при этом, тем не менее, что существует общая обязанность двигаться к такому миру, в котором не будет дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами, и что для решения проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, необходимо взаимодействие с участием многих заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный сектора, научные круги, профессиональные организации, неправительственные организации и средства массовой информации,

выражая признательность Всемирной организации здравоохранения, а также региональным комиссиям и другим учреждениям системы Организации Объединенных Наций за содействие процессу разработки добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения и показателей для оценки хода их достижения во исполнение просьбы Генеральной Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции 70/260, и просьбы Всемирной ассамблеи здравоохранения, содержащейся в ее резолюции 69.7 от 28 мая 2016 года⁴,

1. *вновь предлагает* государствам-членам и международному сообществу активизировать взаимодействие на национальном, региональном и международном уровнях для решения связанных с безопасностью дорожного движения амбициозных задач, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁵;

2. *с удовлетворением отмечает* принятие Конференцией Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III) Новой программы развития городов⁶, в которой, принимая во внимание, что большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых люди гибнут или получают травмы, происходят в городских районах, уделяется надлежащее внимание вопросам безопасности дорожного движения и доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологичным видам общественного транспорта и немоторизованным транспортным средствам, причем особое внимание уделяется потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей;

3. *с удовлетворением отмечает также* одобрение консенсусом 12 добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг на совещании государств-членов Всемирной организации

⁴ См. Всемирная организация здравоохранения, документ WHA69/2016/REC/1.

⁵ Резолюция 70/1.

⁶ Резолюция 71/256, приложение.

здравоохранения, состоявшемся 20 и 21 ноября 2017 года в Женеве, отмечает работу Всемирной организации здравоохранения по разработке соответствующих показателей для оценки хода достижения этих целевых показателей и рекомендует в соответствующих случаях применять эти показатели и в этой связи рекомендует Всемирной организации здравоохранения оказывать поддержку странам, особенно странам Африки и наименее развитым странам, в применении и оценке хода достижения целевых показателей;

4. *рекомендует* государствам-членам, руководствуясь надлежащей практикой, принять меры для достижения добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения;

5. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, в надлежащих случаях разработать и реализовать национальные планы по безопасности дорожного движения и рассмотреть вопрос о принятии всеобъемлющего законодательства в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) в интересах достижения цели увеличения доли стран, в которых действует всеобъемлющее законодательство в отношении основных факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышение скорости, с 15 процентов до не менее 50 процентов к 2020 году, как это предусмотрено в резолюции 64/255, и рассмотреть вопрос о принятии надлежащих, действенных и обоснованных законодательных мер в отношении других факторов риска, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии ослабленного внимания или в неадекватном состоянии;

6. *подтверждает* роль и значение правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, таких, как Конвенция 1949 года о дорожном движении⁷, Конвенция 1968 года о дорожном движении⁸, Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах⁹, соглашения 1958 и 1998 годов о введении технических правил для транспортных средств, соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств и соглашение 1957 года о перевозке опасных грузов, в содействии обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях и выражает признательность тем государствам-членам, которые присоединились к этим международно-правовым документам по безопасности дорожного движения;

7. *рекомендует* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, и в дополнение к присоединению к ним применять, внедрять и пропагандировать предписываемые ими положения или нормы безопасности;

8. *рекомендует* государствам-членам прилагать усилия для обеспечения безопасности и защиты для всех участников дорожного движения посредством создания более безопасной дорожной инфраструктуры, особенно на дорогах с наиболее высоким уровнем риска и высокими показателями дорожно-транспортных происшествий с участием моторизованных и немоторизованных транспортных средств, на основе сочетания надлежащего планирования и оценки безопасности,

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671.

⁸ Ibid., vol. 1042, No. 15705.

⁹ Ibid., vol. 1091, No. 16743.

проектирования, строительства и технического обслуживания дорог с учетом территориальных характеристик страны;

9. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии принципов и мер по осуществлению положений Организации Объединенных Наций о безопасности автотранспортных средств или равноценных национальных норм для обеспечения того, чтобы все новые автотранспортные средства отвечали применимым минимальным требованиям защиты водителей и пассажиров и других участников дорожного движения и в стандартном исполнении были оснащены ремнями безопасности, подушками безопасности и системами активной безопасности;

10. *предлагает также* государствам-членам, которые еще не сделали этого, заняться решением проблемы безопасности дорожного движения на основе целостного подхода, начиная с внедрения или поддержания систем управления безопасностью дорожного движения, включая при необходимости межведомственное взаимодействие и разработку национальных планов по безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий;

11. *предлагает* государствам-членам рассмотреть возможность создания механизмов для проведения периодической проверки транспортных средств на предмет обеспечения соответствия всех вновь производимых и находящихся в эксплуатации транспортных средств основным требованиям безопасности транспортных средств;

12. *рекомендует* государствам-членам предоставлять предназначенную для потребителей информацию о безопасности транспортных средств с помощью не связанных с производителями транспортных средств программ оценки новых автомобилей и рекомендует также государствам-членам предоставлять такую информацию для потребителей, в частности Всемирной организации здравоохранения, и другим странам, особенно развивающимся странам и наименее развитым странам;

13. *рекомендует также* государствам-членам пропагандировать экологически чистые, безопасные, доступные и недорогие виды качественного транспорта, особенно общественного и немоторизованного транспорта, а также безопасную интеграцию разных видов транспорта в качестве средства повышения безопасности дорожного движения, обеспечения социальной справедливости, улучшения состояния здоровья людей и совершенствования городского планирования, включая устойчивость городов к потрясениям и связи между городскими и сельскими районами, и в этой связи учитывать соображения безопасности дорожного движения и возможности передвижения в рамках усилий по достижению устойчивого развития;

14. *рекомендует далее* государствам-членам обеспечить принятие, реализацию и соблюдение принципов и мер, с тем чтобы активно обеспечивать и повышать безопасность пешеходов и способствовать безопасности и развитию велосипедного транспорта для повышения наряду с этим безопасности дорожного движения и достижения более масштабных результатов в области здравоохранения, в частности предотвращения травматизма и профилактики неинфекционных заболеваний;

15. *предлагает* государствам-членам разрабатывать и проводить соответствующие социальные маркетинговые кампании для повышения осведомленности и ежегодно в третье воскресенье ноября отмечать Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий;

16. *рекомендует* государствам-членам улучшить догоспитальную помощь, включая экстренную медицинскую помощь и оперативное

реагирование на дорожно-транспортные происшествия, рекомендации по организации стационарной и амбулаторной травматологической помощи и работу реабилитационных служб и просит Всемирную организацию здравоохранения оказать государствам-членам поддержку в этих усилиях;

17. *предлагает* государствам-членам по просьбе других государств-членов распространять информацию о передовом опыте и стандартах относительно причин дорожно-транспортных происшествий и аварий и их предотвращения соответственно на двустороннем, региональном и международном уровнях, в том числе через Всемирную организацию здравоохранения, что может сыграть решающую роль в восполнении существующей нехватки информации и устранении ее недостатков;

18. *настоятельно призывает* государства-члены проводить политику в области безопасности дорожного движения в интересах защиты уязвимых участников дорожного движения, в частности детей, молодежи, пожилых людей и инвалидов, с учетом соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций, включая Конвенцию о правах ребенка¹⁰ и Конвенцию о правах инвалидов¹¹;

19. *рекомендует* государствам-членам и предприятиям частного сектора, которые еще не сделали этого, создать эффективный механизм для уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий и снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и увечий, происходящих по вине профессиональных водителей, включая водителей коммерческих транспортных средств, с учетом специфических для данного вида деятельности опасностей, включая усталость;

20. *предлагает* государствам-членам обеспечить полноценный учет гендерной проблематики во всех процессах выработки и проведения политики в связи с вопросами возможностей передвижения и безопасности дорожного движения, особенно в том, что касается дорог и прилегающих к ним районов и общественного транспорта;

21. *рекомендует* государствам-членам разрабатывать и осуществлять всеобъемлющие законы и правила в отношении мотоциклетного движения, включая вопросы обучения, выдачи водительских прав, регистрации транспортных средств, условий труда и использования мотоциклистами шлемов и средств индивидуальной защиты, в соответствии с действующими международными стандартами, принимая во внимание непропорционально высокие и растущие показатели смертности и травматизма среди мотоциклистов во всем мире, особенно в развивающихся странах;

22. *предлагает* государствам-членам разработать при участии работодателей и работников государственную политику по снижению числа связанных с работой дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы обеспечить соблюдение международных норм безопасности и гигиены труда, норм безопасности дорожного движения и норм, регламентирующих адекватные условия дорожного движения и надлежащее состояние транспортных средств, уделяя особое внимание вопросу об условиях труда профессиональных водителей, включая водителей коммерческих транспортных средств;

23. *предлагает также* государствам-членам обеспечивать скорейшую реабилитацию и социальную реинтеграцию, в том числе в сфере труда, лиц, получивших травмы и ставших инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий, а также всеобъемлющую поддержку

¹⁰ Ibid., vol. 2515, No. 44910.

¹¹ Ibid., vol. 1577, No. 27531.

пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий и членов их семей;

24. *предлагает* далее государствам-членам продолжать применять системы квалификационной аттестации профессиональных водителей, разработанные на основе международно признанных стандартов, включая учебную подготовку, сертификацию и выдачу водительского удостоверения, соблюдать требования в отношении ограничения продолжительности нахождения водителя за рулем и создания условий труда, позволяющих целенаправленно устранять основные причины дорожно-транспортных происшествий и аварий с участием тяжелых коммерческих транспортных средств, признавая, что фактор отвлечения внимания является одной из существенных причин дорожно-транспортных происшествий и аварий;

25. *предлагает* государствам-членам при необходимости оказывать поддержку деятельности Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения;

26. *с удовлетворением отмечает* меры, принимаемые Генеральным секретарем и системой Организации Объединенных Наций для повышения безопасности дорожного движения в рамках разработанной системы Организации Объединенных Наций стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в целях уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в таких происшествиях сотрудников Организации Объединенных Наций и гражданских лиц в принимающих странах;

27. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, а также другие соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций продолжать деятельность, направленную на содействие реализации целей и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы) и связанных с безопасностью дорожного движения целей, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, руководствуясь при этом необходимостью обеспечить слаженность действий всей системы;

28. *вновь обращается* к правительствам с призывом взять на себя ведущую роль в осуществлении мероприятий в поддержку достижения добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг, а также решения связанных с безопасностью дорожного движения задач, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, способствуя при этом развитию межсекторального взаимодействия с участием многих заинтересованных сторон, которое охватывает усилия академических кругов, частного сектора, профессиональных ассоциаций, гражданского общества, включая национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, и содействуя дальнейшей реализации партнерских мероприятий и инициатив, таких как Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения под эгидой Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, а также мероприятий и инициатив других неправительственных организаций, организаций пострадавших, молодежных организаций и средств массовой информации;

29. *просит* систему Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, Всемирную организацию здравоохранения и другие соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций, в соответствующих случаях оказывать государствам-членам по их просьбе поддержку в деле применения добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения;

30. *просит* Всемирную организацию здравоохранения, используя ее глобальные доклады о положении дел в области безопасности дорожного движения, продолжать отслеживать ход достижения целей Десятилетия действий;

31. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций содействовать организации в 2019 году мероприятий в рамках пятой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

32. *предлагает* всем соответствующим заинтересованным сторонам, международным организациям, банкам развития и финансовым учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора значительно расширить финансирование в поддержку осуществления мер, необходимых для достижения добровольных глобальных целевых показателей;

33. *с удовлетворением отмечает* создание фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в поддержку достижения целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и решения соответствующих глобальных задач и рекомендует всем заинтересованным сторонам, занимающимся проблемой безопасности дорожного движения, вносить взносы в этот фонд;

34. *подчеркивает* необходимость, учитывая приближение 2020 года — года, в котором подойдет к концу Десятилетие действий, а также истекут сроки, отведенные для решения задачи 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития и достижения соответствующих целей в области безопасности дорожного движения в рамках Повестки дня на период до 2030 года, определить новые сроки для снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий с учетом добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг;

35. *с удовлетворением отмечает* предложение правительства Швеции провести у себя в стране в 2020 году для закрепления результатов, достигнутых в ходе первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, состоявшейся в 2007 году в Маскате, Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в 2009 году в Москве, и второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшейся в 2015 году в Бразилиа, третью Всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, в работе которой примут участие делегации в составе министров и представителей по вопросам транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и соответствующим проблемам соблюдения правил дорожного движения и другие соответствующие заинтересованные стороны, ставящие перед собой задачу уменьшить или свести к нулю число погибших и серьезно пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, и которая будет посвящена анализу результатов, которых удалось добиться в деле достижения целей Десятилетия действий и решения соответствующих задач, сформулированных в Повестке дня на период до 2030 года, и даст государствам-членам возможность продолжить обсуждение путей достижения целей Повестки дня для подготовки устремленного в будущее заявления на период до 2030 года;

36. *рекомендует* провести в надлежащее время после 2020 года совещание высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире для анализа результатов, достигнутых в

деле решения задач в области безопасности дорожного движения, поставленных в Повестке дня на период до 2030 года;

37. *постановляет* включить в предварительную повестку дня своей семьдесят четвертой сессии пункт, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на этой сессии доклад о результатах, достигнутых в деле реализации целей Десятилетия действий.

*82-е пленарное заседание
12 апреля 2018 года.*