Генеральная Ассамблея

Шестидесятая сессия

Официальные отчеты

38-е пленарное заседание
Среда, 26 октября 2005 года, 10 ч. 00 м.
Нью-Йорк

Председатель: г-н Элиассон . . . . . (Швеция)

В отсутствие Председателя его место занимает г-н Хамидон (Малайзия), заместитель Председателя.

Заседание открывается в 10 ч. 15 м.

Пункты 46 и 44 повестки дня (*продолжение*)

Комплексное и скоординированное осуществление решений крупных конференций и встреч на высшем уровне Организации Объединенных Наций в экономической, социальной и смежных областях и последующая деятельность в связи с ними

Записка Генерального секретаря (A/60/275)

Последующие меры по выполнению решений специальной сессии по положению детей

Доклад Генерального секретаря (A/60/207)

Г-н Нгуен Зуй Тьен (Вьетнам) (*говорит по-английски*): Делегация Вьетнама хотела бы выразить свою признательность Генеральному секретарю за его доклад по пункту 44 повестки дня о последующих мерах по выполнению решений специальной сессии Генеральной Ассамблеи по положению детей (A/60/207).

Доклад ясно показывает, что многое предстоит еще сделать, чтобы создать мир, пригодный для жизни детей. Мы убеждены в том, что для успешного осуществления всех четырех целевых направлений Плана действий, принятого на двадцать седьмой специальной сессии Генеральной Ассамблеи (резолюция S-27/2, приложение), необходимы согласованные усилия, как на национальном, так и на международном уровнях.

Усилия на национальном уровне включают в себя активизацию разработки и выполнения национальных целевых показателей, дополняющих и подкрепляющих показатели, содержащиеся в Плане действий и в Декларации тысячелетия (резолюция 55/2) и усиленное привлечение ресурсов, необходимых для реализации этих целевых показателей.

Усилия на международном уровне включают в себя поддержку, помощь и сотрудничество стран между собой и с системой Организации Объединенных Наций. Такие международные усилия важны для оказания помощи странам, обладающим скудными ресурсами, особенно развивающимся странам, с тем чтобы сконцентрировать их обязательства и финансирование на достижении согласованных целевых показателей. Поэтому следует уделить должное внимание международному аспекту выполнения плана действий, а именно, необходимости наращивания усилий, направленных на выполнение обязательств рамках раздела C Плана действий.

Вьетнамцы считают детей счастьем семьи и будущим нации и всего мира. Лучшее будущее для

В настоящем отчете содержатся тексты выступлений на русском языке и тексты устных переводов выступлений на других языках. Поправки должны представляться только к текстам выступлений на языке подлинника. Они должны включаться в один из экземпляров отчета и направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации на имя начальника Службы стенографических отчетов (Chief, Verbatim Reporting Service, room C-154). Поправки будут изданы после окончания сессии в виде сводного исправления.

05-57121 (R)

0557121

всех стран и для всего мира можно создать только посредством адекватных инвестиций в нынешних детей. Поэтому мы считаем защиту и воспитание детей совместной обязанностью государства, общества и семьи.

Будучи первой страной в Азии и второй страной в мире, которая ратифицировала Конвенцию о правах ребенка, Вьетнам разрабатывает и совершенствует правовые и организационные основы поощрения и защиты прав ребенка. В 1991 году национальная ассамблея Вьетнама приняла закон о защите, воспитании и образовании детей. Комитет национальной ассамблеи по проблемам детей ведет активную работу с соответствующими министерствами и учреждениями, в особенности с правительственным комитетом по вопросам народонаселения, семьи и детей, чтобы обеспечить выполнение законодательных актов в полном объеме.

Вьетнам, как и прежде, твердо привержен принципам и целям Декларации и Плана действий двадцать седьмой специальной сессии и продолжает считать крайне важным полное осуществление воплощенных в нем целей. Я упомяну два направления, имеющих сегодня ключевое значение для вьетнамских детей.

Первое направление — это пропаганда здорового образа жизни. Среди четырех важнейших направлений деятельности Вьетнама охрана здоровья детей является самой приоритетной. Деятельность по охране здоровья во Вьетнаме осуществляется на основе реализации целенаправленных программ предотвращения опасных болезней, профилактики ВИЧ/СПИДа и обеспечения продовольственной гигиены и безопасности. В рамках этих программ осуществляется целый ряд проектов в интересах детей, в том числе программы расширенной иммунизации, ликвидации проблемы недоедания и воспитания ребенка в безопасных условиях.

Благодаря работе по реализации цели 4 целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и целей двадцать седьмой специальной сессии в нашей стране значительно сократился показатель смертности среди детей. Коэффициент смертности среди детей в возрасте до пяти лет снизился с 58 смертей на 1000 живорождений в 1990 году до 42 на 1000 живорождений в 2001 году и продолжал снижаться, и в 2004 году он составил 31,5 на 1000 живорождений. Коэффициент младенческой смертности среди детей в возрасте до одного года сократился с 44,4 смертей на 1000 живорождений в 1990 году до 21 на 1000 живорождений в 2003 году и в 2004 году снизился до 18 на 1000 живорождений. Этого удалось достичь благодаря улучшению состояния здоровья матерей, в том числе благодаря решению проблемы заболеваемости столбняком рожениц и новорожденных, расширению программ иммунизации, более высокому уровню потребления витамина А и проведению бесплатного медицинского обследования неимущих групп населения. Сегодня 95 процентов детей из числа этнических меньшинств во Вьетнаме проходят вакцинацию против 6 болезней в рамках расширенных программ иммунизации.

В настоящее время принимаются дальнейшие конкретные меры по преодолению разрыва, существующего между различными районами страны, а также дальнейшему снижению уровня недоедания и коэффициента детской смертности от травматизма и увечий, которые на сегодняшний день являются главной причиной смерти детей.

Не менее важным является второе направление деятельности, а именно обеспечение качественного образования. В то время, как валовой внутренний продукт на душу населения во Вьетнаме попрежнему остается низким, мы не жалеем усилий для обеспечения базового образования. Ассигнования, выделенные из государственного бюджета на цели подготовки кадров и образования, составили 15 процентов в 2000 году и 17,4 процента — в 2004 году, в то время как расходы на обеспечение начального и среднего образования достигли в целом 52,6 процента от общих расходов на образование. В стране разработаны и осуществляются различные стратегии, программы и планы в этой сфере, такие как стратегия в области развития, предусматривающая подготовку кадров и обеспечение образование на период 2001–2010 годов, и национальный план действий в области образования для всех на период 2003–2015 годов. Их цель соответствует целям в области развития, сформулированным в Декларации тысячелетия, и Плану действий, принятому на двадцать седьмой специальной сессии.

В настоящее время почти 94,5 процента вьетнамских детей посещают начальные школы, а число девочек лишь на незначительную долю процента меньше, чем число мальчиков. Коэффициент зачис-

ления девочек на всех уровнях образования в целом возрос за период 2001–2004 годов без существенной разницы между районами страны.

Мы прилагаем усилия по решению проблемы, связанной с несоответствиями в уровнях образования, которые существуют между различными районами страны. Это прежде всего касается детей из числа этнических меньшинств. Расширяется система школ-интернатов, обеспечивающая таким ученикам бесплатное образование и проживание. В настоящее время в стране существует семь таких школ-интернатов для учащихся из числа этнических меньшинств. Коэффициент зачисления детей школьного возраста из числа этнических меньшинств достиг 85–90 процентов. Во многих провинциях проводится политика первоочередного приема таких детей в младшие и старшие классы средней школы. Сто процентов учащихся из числа этнических меньшинств зачисляются в шестой по десятый классы государственных школ. Кроме того, правительство страны ввело в отношении таких детей бесплатное обучение, обеспечивая их бесплатными тетрадями и учебниками. Их также в первоочередном порядке зачисляют в университеты и колледжи. Завершена работа над подготовкой шести комплектов учебников и учебных программ на восьми самых широко распространенных этнических языках.

Генеральный секретарь правильно отмечает в своем докладе о последующих мерах по выполнению решений специальной сессии Генеральной Ассамблеи по положению детей, что большинство целей, поставленных в документе «Мир, пригодный для жизни детей», будет достигнуто только при условии значительной активизации действий в интересах детей и семей всего мира, находящихся в неблагоприятном положении. Наше внимание сосредоточено на реализации этой рекомендации. В настоящее время национальный комитет по вопросам населения, семьи и детей завершает разработку стратегии защиты ребенка на период 2006–2010 годов. Кроме того, разработанная в рамках программы АСЕАН «Видение 2020» стратегия уделит максимум внимания 2,35 миллиона детей, которые проживают в особо трудных условиях, то есть в сельских, горных и отдаленных районах, детям из числа этнических меньшинств, детям из малообеспеченных семей, сиротам, инвалидам и так далее. Цель этой стратегии — создание благоприятных юридических условий, сети и механизма для координации усилий соответствующих министерств и ведомств, семьи, школы и общин для реализации политики и программ в интересах защиты детей и обеспечения заботы о них при уделении особого внимания детям, которые находятся в самом неблагоприятном положении. Ожидается, что правительство утвердит эту стратегию до конца текущего года.

Вьетнам привержен цели обеспечения поддержки, защиты детей и заботы о них и прилагает в этой связи огромные усилия. Растет объем дополнительных ресурсов, выделяемых на решение проблем детей. Однако, будучи развивающейся страной, Вьетнам по-прежнему находится на низком уровне экономического развития и сталкивается с определенными практическими трудностями в плане ресурсов в ряде областей. В этой связи мы хотели бы воспользоваться этой возможностью, чтобы выразить искреннюю признательность ЮНИСЕФ и другим международным партнерам за их ценную поддержку и помощь в наших усилиях.

Г-жа Асмади (Индонезия) (*говорит по-английски*): Делегация Индонезии, как и многие другие государства-члены, обеспокоена темпами прогресса в выполнении решений крупных конференций и встреч на высшем уровне Организации Объединенных Наций. С учетом этого Индонезия признательна Генеральному секретарю за подготовку обновленного доклада (A/60/275) о роли Экономического и Социального Совета в комплексном и скоординированном осуществлении этих решений.

Совет призван играть ведущую роль в содействии координации усилий по реализации этих решений во всей системе Организации Объединенных Наций. Нас беспокоят медленные темпы осуществления этих решений, и мы обращаемся к специализированным учреждениям и правительствам стран с настоятельным призывом продолжить сотрудничество с Советом в целях обеспечения полного осуществления этих решений. Ясно, что существует необходимость повышения эффективности и действенности мер, принимаемых для достижения этих целей.

Индонезия также отмечает, что доклад Генерального секретаря (A/60/207) о прогрессе, достигнутом в выполнении решений заключительного документа специальной сессии Генеральной Ассамблеи по положению детей, который более широко

известен, как «Мир, пригодный для жизни детей» (резолюция S-27/2), дает нам неоднозначную картину достигнутого прогресса. Этот третий доклад о последующих мерах по выполнению решений послужит для сохранения энтузиазма в работе, проводимой в интересах детей. Из доклада Генерального секретаря мы узнаем — и принимаем это к сведению, — что все больше стран разрабатывают национальные планы действий по выполнению взятых в ходе специальной сессии обязательств. Приоритетные вопросы, затрагивающие интересы детей, все чаще и чаще включаются в основные направления национальных процессов планирования. Это является добрым предзнаменованием на будущее.

Индонезия, со своей стороны, приняла в 2004 году Национальную программу действий в интересах индонезийских детей на период до 2015 года. Этот план служит катализатором деятельности на благо детей Индонезии. Всего лишь год спустя после начала своего осуществления эта программа уже позитивно сказывается на здоровье и физической безопасности детей страны, которым теперь обеспечена более надежная защита от надругательств, эксплуатации и насилия. Благодаря этому плану принимаются также меры по борьбе с инфекциями среди детей и обеспечению их здорового питания. Решительным образом ведется борьба с заболеваниями, которые можно предотвратить с помощью вакцин, причем особое внимание уделяется профилактике полиомиелита и кори, которые начали в Индонезии отступать. При поддержке Детского фонда Организации Объединенных Наций и Всемирной организации здравоохранения правительство Индонезии осуществляет в рамках национальной недели иммунизации соответствующие программы. Пользу от них получили около 24 миллионов детей.

Не упускаются из виду и другие аспекты физического здоровья детей. В настоящее время реализуется несколько диетических программ, нацеленных на исправление неправильного питания детей, не получающих энергию от белковых продуктов, а также на устранение недостатка в пище микроэлементов. Эти программы охватывают прежде всего детей в возрасте до пяти лет из бедных семей и неимущих беременных женщин. Эти программы привели к снижению уровня как материнской смертности, так и смертности среди новорожденных.

Наступление ведется и на неграмотность. Правительство Индонезии приняло близко к сердцу лозунг «В здоровом теле здоровый дух». С этой целью правительство Индонезии вместе с ЮНИСЕФ и Организацией Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры создало ряд творческих просветительных общинных центров для детей, предназначенных для того, чтобы сделать обучение интересным процессом. Эти учреждения пользуются благами транспарентного управления и активной поддержкой окружающих их общин. Программа творческого обучения распространяется невиданными ранее темпами. В 2000 году такого вида качественное обучение предлагали 79 школ. К 2004 году в этой программе участвовали 1362 школы, т.е. около четверти миллиона детей.

Эти крупные достижения являются для Индонезии только началом. Мы полны решимости сохранить порожденный нашими усилиями импульс. Однако мы не настолько ограниченны, чтобы не замечать, что происходит в других странах нашего региона. Поэтому мы рады тому, что региональные механизмы обеспечивают сейчас политическую поддержку достижению поставленных на специальной сессии целей, и мы были бы более чем готовы поделиться со своими соседями своим опытом и самой передовой практикой.

Г-жа Нуньес де Одреман (Боливарианская Республика Венесуэла) (*говорит по-испански*): В отношении пункта 46 повестки дня Боливарианская Республика Венесуэла хотела бы еще раз заявить о своей приверженности как одного из членов Организации Объединенных Наций всестороннему участию в анализе комплексного и скоординированного выполнения решений крупных конференций и саммитов Организации Объединенных Наций в экономической, социальной и связанных с ними областях, а также последующих мер в их осуществление. Мы считаем их проявлением воли международного сообщества противостоять серьезным проблемам человечества с целью добиться устойчивого развития.

Однако Боливарианская Республика Венесуэла не считает легитимным ссылаться в отношении рассматриваемого сейчас пункта на итоговый документ всемирного саммита 2005 года. Хорошо известно, что наша страна направила Председателю Генеральной Ассамблеи письмо с адресованным Юрисконсульту Организации Объединенных Наций как

должностному лицу, подотчетному Генеральному секретарю, призывом провести консультации с целью произвести оценку и восстановить легитимность и достоверность этого итогового документа. С этой просьбой мы обратились к нему исходя, в частности, из следующих соображений: во-первых, соответствовал ли проводившийся в отношении этого документа процесс согласования и утверждения положениям Устава Организации Объединенных Наций, правилам Генеральной Ассамблеи и процедурным нормам? Во-вторых, была ли содержащаяся в итоговом документе саммита программа реформ — в том виде, в каком она включена в соответствующий проект резолюции, — действительно одобрена консенсусом ввиду явного непризнания ее легитимности Боливарианской Республикой Венесуэлой и выраженного ею осуждения этого документа? И, в третьих, если мы придем к выводу, что необходимый для принятия этого документа консенсус так и не сложился, какую ценность мы можем придавать каким бы то ни было основанным на нем переговорам?

До тех пор пока Боливарианская Республика Венесуэла не получит ответа на свой запрос, который был сделан в соответствии с ее прерогативами как суверенного государства и полноправного члена Организации Объединенных Наций, она считает, что любая деятельность, связанная с выполнением или применением этого итогового документа, должна считаться и впредь временно приостановленной.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): На основании резолюции 49/2 Генеральной Ассамблеи от 19 октября 1994 года я предоставляю слово наблюдателю от Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

Г-н Господинов (Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) (*говорит по-английски*): Позвольте мне начать непосредственно с одной из наших сегодняшних крупнейших проблем, а именно: ВИЧ/СПИД и дети. В ходе шестой Всеафриканской конференции обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, состоявшейся в сентябре 2004 года в Алжире, африканские общества Красного Креста и Красного Полумесяца утвердили план действий, содержащий несколько целей. В частности, в нем содержится призыв к демонстрации серьезной приверженности борьбе с попытками клеймить и дискриминировать, с которыми сталкиваются люди, живущие с ВИЧ/СПИДом, и дети, осиротевшие в результате ВИЧ/СПИДа; в нем указано на необходимость борьбы с этой эпидемией посредством распространения знаний; на необходимость оказания психологической поддержки пострадавшим детям, их семьям и общинам. В этих трех целях в значительной мере отражено то, что мы обсуждаем здесь сегодня.

Только на юге Африки общества Красного Креста в настоящее время охватывают сетями своих добровольцев 50 тысяч нуждающихся в помощи амбулаторных больных, многие из которых — дети. К 2010 году они намерены утроить это число. Их деятельность направлена на укрепление возможностей общинных и семейных попечителей оказывать помощь на дому, предоставлять направления, оказывать психологическую поддержку и помощь в разработке и осуществлении проектов самопомощи и организации садово-огородных хозяйств. Только в прошлом году сотрудники и добровольцы Красного Креста распространили брошюры о профилактике ВИЧ/СПИДа среди 1,4 миллиона людей. Несколько недель назад мы обратились с чрезвычайным призывом, запросив 30 млн. долл. США. на оказание помощи 1,5 миллиона человек в семи странах на юге Африки — а именно, в Лесото, Малави, Мозамбике, Намибии, Свазиленде, Замбии и Зимбабве, — над которыми нависла серьезная угроза в плане обеспечения продовольствием. Цель состоит в том, чтобы предоставить продовольствие, поддержку в сельском хозяйстве и пригодную для питья воду уязвимому населению этих стран, где миллионы детей и молодых людей и девушек платят очень высокую цену, зачастую эквивалентную их жизни.

Также в Африке общества Красного Креста при поддержке Международной федерации осуществляют экспериментальный проект по оказанию услуг в плане доступа людей, больных ВИЧ/СПИДом, к услугам по уходу и лечению антиретровирусными препаратами. Этот экспериментальный проект осуществляется в шести странах: Уганде, Кении, Эфиопии, Намибии, Зимбабве и Замбии. Доступ к антиретровирусным препаратам считается приоритетом для наших членов в Африке. Наиважнейшая услуга, которую мы способны оказать любому из детей, это сохранить жизнь его или ее родителям, и наоборот. Разве может быть для родите-

ля что-то более важное, чем сохранение жизни его ребенка? Именно это мы и пытаемся делать.

Далее, другим нашим важнейшим приоритетом в Африке является поддержка сирот и других детей, оказавшихся в уязвимом положении из-за ВИЧ/СПИДа. Руководствуясь Конвенцией о правах ребенка и нашей собственной политикой, мы разработали региональную программную стратегию Красного Креста для сирот на юге Африки, которая предусматривает комплексную поддержку в деле удовлетворения всех потребностей сирот и других уязвимых детей и реализации их прав. Комплексная поддержка, в нашем понимании, включает в себя обеспечение продовольствием и жильем, плюс психологическую, социальную поддержку и образование. С учетом этого наши добровольцы работают со всеми членами семей и устанавливают прочные связи с детьми, которые после смерти их родителей полагаются на добровольцев. В настоящее время добровольцы Красного Креста поддерживают 90 тысяч детей-сирот на юге Африки, однако наша цель — охватить к 2010 году гораздо большее их число.

Хотя африканский континент больше всего подвержен пандемии ВИЧ/СПИДа, мы в МФКК также работаем над принятием мер в плане реагирования и профилактики в глобальном масштабе, в том числе в Азии, Латинской Америке и в некоторых районах Европы. За последний год мы расширили программы взаимного обучения, которые доказали свою пользу в школах, тюрьмах, молодежных клубах и среди групп высокого риска, таких как водители грузовиков и работники индустрии секса. Были также расширены кампании по общественной пропаганде, по поощрению использования презервативов и по распространению образовательных материалов. Через месяц, 1 декабря — во Всемирный день борьбы со СПИДом, по всему миру будет проводиться открытое для средств массовой информации мероприятие по борьбе с отчуждением под названием «Подойди поближе...», которое ориентировано на многомиллионную молодежную аудиторию и в котором будут участвовать люди, больные ВИЧ/СПИДом. Это лишь один из многочисленных инструментов в нашей широкой пропагандистской программе.

Мы понимаем, что эта грандиозная задача требует столь же грандиозных усилий и широкого партнерства. Мы тесно сотрудничаем со всеми учреждениями системы Организации Объединенных Наций, особенно ЮНИСЕФ, начавшим вчера свою кампанию, которую мы решительно поддерживаем. Кроме того, мы тесно сотрудничаем со Всемирной организацией здравоохранения, Объединенной программой Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИДу (ЮНЭЙДС) и Мировой продовольственной программой, а также с правительствами и учреждениями, такими как Министерство по вопросам международного развития (Соединенное Королевство), Всемирный банк, Фонд ОПЕК и многие частные корпорации. Это крайне важно для облегчения детям доступа к антиретровирусной терапии и к лечению патогенных инфекционных заболеваний.

Мы также считаем, что одним из приоритетов является установление партнерских отношений с людьми, больными ВИЧ/СПИДом, и с их организациями. Входящие в нашу Федерацию общества Красного Креста на юге Африки также расширяют свою поддержку среди тех, кто занимается уходом и обслуживанием, включая бабушек, дедушек и опекунов детей-сирот, детей, заботящихся о своих больных родителях, и, неизбежно, наших же добровольцев из Красного Креста, которые неустанно работают с больными ВИЧ/СПИДом и их семьями и которые, к сожалению, также заражаются этим вирусом. Международная федерация ищет пути для обеспечения того, чтобы и у них был доступ к здравоохранению и психологической поддержке.

Есть еще одна важная причина, по которой партнерства представляются нам столь важными. Соотношение между числом заботящихся о больных и числом самих больных продолжает увеличиваться. Это заставляет нас набирать и обучать больше добровольцев, для того чтобы снизить это соотношение до приемлемого уровня: один работник на 10 пациентов. Добровольцы работают бесплатно, но для их обучения и мотивации нужны деньги и постоянная поддержка. Мы настоятельно призываем все заинтересованные стороны больше инвестировать в развитие людских ресурсов. Добровольцев нельзя рассматривать как что-то само собой разумеющееся, как бесплатную гуманитарную силу, которая не требует инвестиций. Наши национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, которые согласно национальному и международному праву являются помощниками государственной власти, готовы работать с прави-

тельствами членов Организации Объединенных Наций для активизации деятельности на этом жизненно важном направлении.

Когда происходят разрушительные цунами, ураганы или землетрясения, мы действуем быстро — по крайней мере в большинстве случаев. Мы спасаем и детей, и их родителей. Но порой кажется, что неожиданные стихийные бедствия побуждают нас действовать буквально через несколько минут или часов, тогда как в случае с долгосрочными, и даже предсказуемыми, бедствиями, такими как пандемия ВИЧ/СПИДа, мы не проявляем должной оперативности и щедрости. От ВИЧ/СПИДа погибает и страдает больше людей, чем от землетрясений и ураганов вместе взятых.

Взглянув на газетные объявления, мы увидим, что нас призывают взять под опеку шоссе, озеро, лес, бездомную собаку или слона в зоопарке. Все это хорошо; все это верно и благородно. Однако для усиления наших глобальных и скоординированных действий по борьбе с ВИЧ/СПИДом, может быть, нам пора в индивидуальном порядке взять под опеку вполне конкретные деревни в Африке и в других местах, чтобы когда-нибудь мы могли сказать, что были спасены не только взятые на попечение лес, бездомная собака или голодавший слон в зоопарке, но и целое поколение: один ребенок за другим, деревня за деревней, страна за страной. Тогда, и только тогда, мы сможем сосредоточиться на спасении большего числа озер, рек и слонов. Однако нашим высшим приоритетом должны быть дети.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы выслушали последнего из выступавших в прениях по этому пункту. На этом Ассамблея завершила нынешний этап рассмотрения пунктов 44 и 46 повестки дня.

Пункт 60 повестки дня

Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения

a) Записка Генерального секретаря (A/60/181 и Corr.1)

b) Проект резолюции (A/50/L.8)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово имеет представитель Омана, который представит проект резолюции A/60/L.8.

Г-н Аль-Хинаи (Оман) (*говорит по-английски*): Со времени наших прений по вопросу дорожной безопасности, проходивших в этом самом зале в апреле 2004 года, на дорогах всего мира погибло еще 1,2 миллиона человек и от 20 до 50 миллионов получили ранения или стали инвалидами. Это поистине шокирующие цифры. Тем не менее они не попадают в заголовки газет, в отличие, скажем, от сообщений об авиакатастрофах.

Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения — это современная эпидемия колоссальных масштабов. Статистика быстро ухудшается, и Всемирная организация здравоохранения предсказывает, что к 2020 году число погибших и раненых в результате несчастных случаев на дорогах превысит число умерших и ставших инвалидами в результате ВИЧ/СПИДа.

Тревожнее всего то, что этот кризис предсказуем и что его можно предотвратить. Эта гибель и увечья предсказуемы, потому что число таких случаев растет с ростом числа автомобилей на дорогах. А предотвратить их можно потому, что у нас есть для этого инструменты и знания. Наиболее тревожным является тот факт, что лишь немногие признают, что это — эпидемия, и что ее можно предотвратить. Нашей главной проблемой является фатализм, заставляющий людей относится к травматизму в результате дорожных аварий как к несчастным случаями — непредсказуемым событиям, которые невозможно предотвратить.

2004 год был годом активной деятельности, в рамках которой Организация Объединенных Наций и международное сообщество пытались предпринять шаги в целях повышения информированности об этой проблеме. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) посвятила Всемирный день здоровья безопасности дорожного движения и вместе с Всемирным банком представила «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 58/289, в которой предложила ВОЗ выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. Всемирная организация здравоохранения при поддержке региональных комиссий Организации Объединенных Наций и ряда партнеров провела серию встреч, которые позволили им внести значительный вклад в

доклад Генерального секретаря, содержащийся в документе A/60/181.

В ходе этого процесса при активном участии и поддержке региональных комиссий Организации Объединенных Наций страны и организации продвигаются по пути укрепления международного сотрудничества. Усилия на региональном уровне осуществляются в Азии, Африке, Европе и Латинской Америке.

Мы проделали большой путь с того момента, когда в 2003 году вопрос о безопасности дорожного движения был включен в повестку дня Генеральной Ассамблеи. Однако мы можем сделать намного больше.

Мы должны поставить перед собой конкретные цели и следить за их выполнением. Обсуждая вопрос о Глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения и прогнозируемом почти двукратном увеличении к 2020 году числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, мы также можем рассматривать эти прения в качестве возможности полностью изменить эту тенденцию. Если в течение следующих 15 лет мы сможем обеспечить, чтобы число погибших не достигало этих прогнозируемых уровней, то тем самым мы спасем жизнь более чем пяти миллионам людей.

Мы должны обеспечить сбор значимых данных и укрепление информационных систем в целях помочь правительствам изменить свой подход к обеспечению безопасности дорожного движения и рассматривать его в качестве важных инвестиций.

Мы должны укреплять потенциал в области управления системами безопасности дорожного движения, уделяя внимание предотвращению и лечению травм и реабилитации пострадавших.

Мы должны принимать законы, которые будут содействовать повышению безопасности автотранспортных средств, дорог и водителей, а также обеспечивать их выполнение.

Мы должны обмениваться имеющейся у нас информацией и оказывать поддержку научным исследованиям, позволяющим понять причины и осознать последствия травматизма в результате дорожных аварий в странах с низким и средним уровнем дохода.

Однако главная задача состоит в мобилизации политической воли. Обеспечение безопасности дорожного движения — это не одноразовое мероприятие. Оно требует приверженности на самых высоких уровнях руководства.

За прошедшие 35 лет в Омане под мудрым руководством Его Величества Султана протяженность дорог была увеличена с 10 километров в 1970 году до нескольких тысяч километров, что позволило соединить все регионы от севера до юга и от востока до запада. С увеличением числа транспортных средств на наших дорогах число столкновений и аварий, приводящих к смертельным случаям и травмам, будет неизбежно возрастать. Для правительства Омана повышение безопасности на дорогах в нашей стране стала задачей первостепенной важности.

У нас в стране было принято законодательство и создано национальное агентство по безопасности дорожного движения, задача которого состоит в обновлении всеобъемлющих правил и создании регистрационной службы для сбора подробной информации о причинах столкновений и аварий в целях сведения числа несчастных случаев к минимуму. Год назад государственный совет провел форум по безопасности дорожного движения. В этом двухдневном форуме также приняли участие члены Консультативной ассамблеи и представители Королевской оманской полиции, несущие ответственность за обеспечение выполнения правил безопасности дорожного движения и предотвращение дорожного травматизма.

При выдвижении инициативы, касающейся повышения уровня информированности международной общественности о безопасности дорожного движения, Оман руководствовался собственным опытом и пониманием того, что эта проблема в дальнейшем будет только ухудшаться, если не будут приняты соответствующие меры. Мы должны активизировать наши усилия в целях повышения информированности во всем мире о кризисе в области безопасности дорожного движения и его последствиях.

В ходе этого процесса моя делегация тесно сотрудничала с другими делегациями, а также множеством других организаций. Кроме того, с тех пор, как делегация Омана приняла приглашение Генеральной Ассамблеи выполнять функции координа-

тора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, Всемирная организация здравоохранения наряду с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций действуют вместе с нами в качестве надежных и преданных партнеров.

Всемирная организация здравоохранения провела ряд заседаний рабочей группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, итоги которых были включены в доклад Генерального секретаря. Другие важные участники этой инициативы — руководящий комитет по вопросам безопасности дорожного движения под руководством секретариата Целевой группы по вопросам выживания и развития детей, Фонд содействия МАФ «Автомобиль и общество» и Всемирный банк — также оказали мне важную помощь и поддержку.

В этой связи я с удовлетворением представляю проект резолюции, содержащийся в документе A/60/L.8, в целях обсуждения которого моя делегация провела ряд неофициальных консультаций с другими государствами-членами для того, чтобы обеспечить необходимый консенсус. Проект резолюции основан на рекомендациях, содержащихся в докладе Генерального секретаря (A/60/181) и во Всемирном докладе Всемирной организации здравоохранения о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, и его основные положения сводятся к следующему.

Во-первых, в проекте резолюции выражается озабоченность в связи с тем, что во всем мире быстро возрастает число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, и подтверждается важность обеспечения безопасности дорожного движения в глобальном масштабе посредством укрепления международного сотрудничества.

Во-вторых, в нем содержится призыв к государствам-членам выполнять соответствующие конвенции Организации Объединенных Наций от 1949 и 1968 годов, а также отмечается работа, осуществляемая Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭКООН) в рамках разработки существенного пакета поправок к конвенции 1968 года.

В-третьих, в проекте резолюции содержится призыв к государствам-членам осуществлять рекомендации, содержащиеся во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, создать национальные учреждения для разработки национального плана действий по сокращению масштабов дорожно-транспортного травматизма.

В-четвертых, мое правительство приветствует принятое Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций решение о совместном проведении в рамках Организации Объединенных Наций первой недели безопасности дорожного движения, которая будет служить платформой для повышения информированности международной общественности о вопросах безопасности дорожного движения.

И последнее — проблеме травматизма и смертности в результате дорожных аварий, к несчастью, не уделяется такого же серьезного внимания, как другим бедствиям, и пострадавшие, к сожалению, не пользуются таким же уважением и состраданием, как другие жертвы насилия. Они остаются всего лишь цифрами и статистическими данными. Однако за этими цифрами стоят реальные люди — сыновья, дочери, братья, сестры, родители и друзья. Позвольте мне привести несколько примеров.

Фейсал — молодой врач, только что закончивший аспирантуру, получил серьезные травмы в результате дорожно-транспортной аварии, и после того, как в течение семи месяцев он вынужден был пользоваться аппаратом для искусственного дыхания, ему пришлось заново учиться говорить, ходить и есть. К сожалению, он никогда уже не будет работать врачом.

Науф было четыре года, когда при переходе улицы ее сбила машина, и она осталась полностью парализованной. Ее привезли в госпиталь и подключили к аппарату искусственного дыхания, чтобы она могла дышать. Прошло 10 лет, но она попрежнему не может обойтись без аппарата искусственного дыхания. Помимо своего родного языка Науф говорит на двух или трех языках, главным образом в результате общения с медицинским персоналом.

Арон был подающим надежды врачом, только что закончившим последний курс медицинского факультета. Он ехал на автобусе по извилистой дороге, когда в результате превышения скорости авто-

бус потерял управление и перевернулся. В тот день Арон и 22 других пассажира погибли.

Во время отпуска, который он проводил с семьей, Линдон разбился на машине и спустя месяц скончался от травм. Его семья выжила, но ей придется учиться жить без кормильца.

Мансур, двадцати шести лет, ехал на мотоцикле, когда на перекрестке при лобовом столкновении его сбил автофургон, водитель которого несколько раз проехал на красный сигнал светофора. Мансур погиб на месте аварии. Суд постановил взыскать с водителя незначительный штраф. Имя Мансура даже не упоминалось в судебном решении.

Целый ряд неправительственных организаций выступил с идеей учреждения Всемирного дня памяти 11 лет назад, и с тех пор она находит поддержку организаций в различных уголках мира. В этот день мы вспоминаем всех погибших и получивших увечья в результате дорожно-транспортных происшествий, а также благодарим службы скорой помощи, которые первыми приезжают на место аварии, медицинский персонал, в задачу которого входит привести в сознание, вылечить и реабилитировать пострадавших, и семьям, пережившим большое горе в результате потери близких, а также семьям, проявляющим беззаветную любовь к пострадавшим и заботу о них.

Всемирный день памяти дает возможность вспомнить таких людей, как Фейсал, Науф, Арон, Линдон и Мансур, и тысячи других людей и признать то, каким образом их смерть или увечья сказались на жизни отдельных людей, семей и обществ. В пункте 10 постановляющей части содержится призыв к государствам-членам объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных аварий.

К числу авторов проекта резолюции A/60/L.8 присоединились следующие страны: Афганистан, Албания, Армения, Австралия, Австрия, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Камбоджа, Канада, Чили, Китай, Хорватия, Куба, Кипр, Джибути, Доминиканская Республика, Египет, Германия, Греция, Гватемала, Гайана, Исландия, Индия, Индонезия, Ирландия, Израиль, Италия, Иордания, Ливан, Люксембург, Мальта, Непал, Новая Зеландия, Нигерия, Панама, Перу, Филиппины, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Сенегал, Словения, Испания, Судан, Швейцария, Тимор-Лешти, Тунис, Турция, Туркменистан и Замбия.

Я рекомендую проект резолюции A/60/L.8 для принятия Генеральной Ассамблеей.

Г-н аль-Кааби (Объединенные Арабские Эмираты) (*говорит по-арабски*): Прежде всего я хотел бы от имени делегации Объединенных Арабских Эмиратов поблагодарить Председателя г-на Эллиа-сона за его ценный вклад в процесс руководства работой нынешней сессии. Я убежден, что он будет умело играть лидирующую роль в наших обсуждениях этого важного вопроса. Хотел бы также выразить нашу искреннюю признательность Генеральному секретарю за его важный доклад по этому вопросу (A/60/181).

Повышение безопасности дорожного движения, безусловно, является чрезвычайно важным вопросом, требующим срочных и решительных мер. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из главных причин гибели людей в возрасте от 15 до 44 лет. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более 1 миллиона человек, несколько миллионов получают травмы, что приводит к огромным людским и материальным потерям и негативно сказывается на социальных и экономических условиях жизни людей и общин, в частности в развивающихся странах, стремящихся к достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

Объединенные Арабские Эмираты отдают должное Организации Объединенных Наций и ее различным органам за усилия по урегулированию глобального кризиса в области безопасности дорожного движения и признают, что осуществление программ в области безопасности дорожного движения во многих развивающихся и бедных странах требует адекватных финансовых ресурсов. Поэтому мы считаем необходимым укреплять все формы международного сотрудничества в этой области, в частности через региональные комиссии и специализированные учреждения Организации с целью поддержать усилия этих стран и предоставить им финансовую и техническую помощь, необходимую для наращивания потенциала в области безопасности дорожного движения.

В результате быстрых темпов развития в Объединенных Арабских Эмиратах, доступности ма-

шин и предпочтения к этому виду транспорта в Объединенных Арабских Эмиратах, как и в других странах, число дорожно-транспортных происшествий достаточно высоко, особенно среди молодежи. Учитывая разрушительные последствия такого рода происшествий для нашего общества, власти Объединенных Арабских Эмиратов приняли ряд мер по урегулированию этого серьезного кризиса, включая принятие и выполнение международных резолюций о безопасности дорожного движения, принятие необходимых мер на местном уровне для ежегодного сокращения числа дорожно-транспортных происшествий на 5,5 процента. Эти меры включают следующее.

Во-первых, в рамках превентивных мер мы ведем строительство и обеспечиваем эксплуатацию сети дорог в соответствии с международными стандартами и с использованием новейших технологий в том, что касается светофоров, дорожных знаков и указателей, камер слежения и радиолокационных систем контроля за дорожным движением. Мы вводим правила безопасности для водителя, устанавливая ограничения скорости и минимальный возраст в 18 лет для получения водительских прав, требуя использовать ремни безопасности и вводя строгие требования в отношении выдачи водительских прав. Мы обеспечиваем сотрудников службы безопасности обоих полов необходимой подготовкой, чтобы они могли работать как в составе полицейских сил, так и в службах контроля за безопасностью движения, и увеличиваем их численность на дорогах.

Мы информируем население о безопасности дорожного движения, особенно учащихся младших классов, с помощью средств массовой информации, а также путем проведения лекций, викторин, розыгрышей призов и участия в национальных и региональных конференциях и ежегодных мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Мы также предъявляем более высокие требования к техническим нормативам и спецификациям транспортных средств, с тем чтобы гарантировать их безопасность и надлежащее техническое состояние.

Во-вторых, в качестве мер принуждения мы установили строгие меры наказания за нарушение правил дорожного движения. К ним относятся штрафы, временное или постоянное лишение водительских прав и тюремное заключение. Кроме того, мы вводим более строгие законодательные и подзаконные акты в сфере дорожного движения.

В-третьих, предусмотренные у нас меры по реабилитации жертв дорожно-транспортных происшествий включают экстренную медицинскую помощь, долгосрочное лечение и реабилитацию в больницах и специализированных центрах.

Кроме того, правительство рассматривает альтернативные транспортные возможности в целях максимального сокращения числа частных автомобилей на дорогах. К ним относится разработка и внедрение новых средств общественного транспорта, в результате чего должно уменьшится число пробок и аварий на дорогах.

В заключение я хотел бы выразить надежду на то, что наша работа здесь поможет укрепить международное сотрудничество в деле борьбы с этим серьезным бедствием как в развивающихся, так и в развитых странах.

Г-н Нг (Сингапур) (*говорит по-английски*): Я хотел бы выразить благодарность делегации Омана за ее постоянные усилия, направленные на то, чтобы привлечь внимание международного сообщества к усугубляющемуся кризису безопасности дорожного движения. Сингапур приветствует эту возможность обсудить кризис безопасности дорожного движения и поддерживает инициативы, выдвинутые на этом и других глобальных форумах, в целях преодоления этого кризиса.

Когда аэробус «Джет Блю 320» благополучно приземлился 22 сентября в международном аэропорту Лос-Анджелеса после того, как у него возникли неполадки с шасси, наши сердца наполнились радостью, поскольку мы все переживали за пассажиров на борту этого самолета. К сожалению, намного чаще нам приходится читать заголовки о крушениях самолетов, сопровождающихся сотнями жертв. Группы спасателей и следователей поднимаются по тревоге, мобилизуются эксперты, которым предстоит ликвидировать последствия трагедии, которой уделяется немало внимания в последующие дни и недели.

Однако люди намного чаще гибнут в результате дорожно-транспортных происшествий, хотя этому уделяется значительно меньше внимания. Такие происшествия происходят не эпизодически, они случаются повсеместно и каждый день. Несомнен-

но, автотранспорт — одно из величайших изобретений в истории человечества. Он стал одним из основных удобств современной жизни, но в то же время он является и одной из основных угроз. Согласно «Всемирному докладу о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» за 2004 год, подготовленному совместно Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком, ежедневно по всему миру в результате травм, полученных в дорожно-транспортных происшествиях, гибнет более 3000 человек, т.е. в 10 раз больше, чем в любой потенциальной авиакатастрофе. Более тревожно то, что на страны с низким и среднем уровнем дохода приходится 85 процентов таких смертей. Согласно этому же докладу, если к 2020 году не будут приняты соответствующие меры, дорожно-транспортный травматизм возрастет и займет третье место в числе источников травматизма и заболеваний в мире.

Дорожно-транспортные происшествия, особенно со смертельным исходом, остаются неизменной проблемой в современном мире. Каждое дорожно-транспортное происшествие — это страшная трагедия для семьи и друзей пострадавшего, а также потеря для общества. Не говоря о смертности и человеческих жертвах, ежегодный финансовый ущерб от дорожно-транспортных происшествий в мире составляет 500 млрд. долл. США. И в эту цифру не включены расходы, которые несут страховые и другие компании. По оценкам, расходы на оказание медицинской помощи, создание инфраструктуры, проведение расследований и сопутствующие расходы в результате дорожно-транспортных происшествий составляют примерно от 1 до 3 процентов валового национального продукта страны. Это значительно больше, чем общий объем внешней помощи в целях развития, предоставляемой развивающимся странам. В то время, как ожидается, что страны с высоким уровнем дохода будут и впредь повышать безопасность дорожного движения, к 2020 году смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в развивающихся странах и странах с переходной экономикой, особенно в Южной Азии, по прогнозам, возрастет более чем на 80 процентов. Большинство из тех, кто гибнет в результате дорожно-транспортных происшествий — это мужчины в возрасте до 44 лет, зачастую единственные кормильцы в семье.

Необходимо делать больше для того, чтобы повернуть вспять эту крайне тревожную тенденцию. Международное сообщество должно интенсифицировать усилия и поддержать тот импульс, который был задан в прошлом году во Всемирный день здоровья, посвященный безопасности на дороге, а также предпринимать более активные совместные усилия по снижению смертности и травматизма в связи с дорожно-транспортными происшествиями. Лишь с помощью просветительской работы мы сможем преодолеть этот кризис как на уровне отдельных граждан, так и на уровне всего общества в целом.

Ответственность за безопасность дорожного движения лежит на каждом из нас. В этой связи Сингапур всегда активно содействовал безопасности дорожного движения, и поэтому в нашей стране один из самых низких в мире показателей травматизма и смертности на дорогах. Однако проблемы остаются, поскольку население нашей страны стареет, и растет число транспортных средств на наших дорогах. За последние двадцать лет правительство предприняло немало шагов по повышению безопасности дорожного движения в Сингапуре. При содействии Азиатского банка развития правительство Сингапура разработало национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Этот план действий предполагает стратегическое сотрудничество между государственными учреждениями, неправительственными организациями и частным сектором в целях повышения безопасности дорожного движения с помощью подхода, основанного на пяти составляющих: поощрении, готовности к чрезвычайным ситуациям, исследовательской работе, обучении и правоприменении.

В том, что касается поощрения, то план предусматривает создание эффективного механизма обеспечения безопасности дорожного движения, а также междисциплинарной рабочей группы по разработке стратегических решений нацеленных на повышение безопасности дорожного движения в Сингапуре. При этом мы преследуем цель расширения и углубления координации и сотрудничества между различными заинтересованными сторонами.

Одновременно все большее внимание уделяется обеспечению готовности к чрезвычайным ситуациям, что предполагает улучшение координации усилий по своевременному оказанию необходимой

медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия.

В том, что касается исследовательской работы, то эксперты из министерства транспорта Сингапура начали применение современных и всесторонних систем данных, ведут анализ тенденций в связи с дорожно-транспортными происшествиями в целях учета безопасной практики при планировании, проектировании и эксплуатации дорог. Дорожные условия должны отвечать самым высоким эксплуатационным требованиям. Применение современного оборудования, такого, как система контроля на скоростных трассах, в сочетании с использованием электронных средств массовой информации позволяют своевременно оповещать водителей об опасности. Разнообразные технические нововведения стоят недешево, но они крайне важны для снижения вероятности смертельного исхода.

Крайне важно также, чтобы производители автомобилей пересмотрели подход к их разработке и дизайну в интересах повышения безопасности дорожного движения. Возможно, лучше всего это отражают слова президента автомобильной компании «Тойота» г-на Катсуаки Ватанабе, сказанные им во время представления нового управленческого персонала компании в июне этого года:

> «Если говорить о том, какие машины я мечтаю создать, в том что касается окружающей среды, то я хотел бы делать такие машины, которые могли бы пересечь весь американский континент, израсходовав лишь бак бензина; или машины, которые бы делали воздух тем чище, чем больше мы ими пользуемся; а в том, что касается безопасности, — безаварийные машины, которые не причиняли бы людям вреда; или машины, находясь за рулем которых люди становились бы здоровее».

Еще один важный аспект связан с обучением. Обучение соблюдению правил безопасности на дорогах крайне важно для воспитания правильного настроя и поведения на дорогах у всех участников дорожного движения. Обучение — это не просто обучение правилам дорожного движения, оно призвано обеспечить, чтобы концепция безопасности на дорогах была четко преподнесена и принята всеми. Хорошее просвещение в этой области позволит развить у людей полезные навыки, которые могут спасти много жизней на дорогах. Значение безопасности дорожного движения необходимо разъяснить всем. За последние годы правительство Сингапура в сотрудничестве с частным сектором провело по этой тематике ряд кампаний, разъяснительных бесед, выставок, а также выпустило ряд видеоматериалов по безопасности дорожного движения. Несмотря на нынешнюю высокую информированность населения о проблемах дорожного движения, мы не можем успокоиться на достигнутом.

И, наконец, пятый и последний аспект — это правоприменение, которое является неотъемлемой частью работы по обеспечению безопасности дорожного движения. Безответственное вождение чаще, чем что-либо иное, является причиной дорожно-транспортных происшествий. Ужесточение правил и наказаний необходимо для сдерживания нарушителей. Иногда правительству Сингапура приходится принимать крайне строгие принудительные меры с целью изменить мышление участников дорожного движения и заставить их хорошо подумать, прежде чем совершить безответственный или опасный поступок на дороге. Безответственное поведение на дорогах в Сингапуре карается штрафами, временным или постоянным лишением водительских прав, а также тюремным заключением.

Например, превышение скорости, как показывает статистика последних лет, является основной причиной гибели людей на дорогах. Для борьбы с ним несколько лет назад были приняты строгие и четкие законы, в соответствии с которыми особо злостные нарушители — т.е. те, кто превышает скорость более чем на 40 км/ч — привлекаются к суду. Они также могут лишиться водительских прав за совершение таких нарушений. Для содействия задержанию лиц, превышающих скорость, используются также передвижные камеры для измерения скорости движения, снабженные лазерными радарами. После того как в середине прошлого года дорожная полиция стала более активно наказывать за превышение скорости, наша общественность стала выражать озабоченность: не слишком ли жестко ведет себя полиция. Но благодаря проведенной разъяснительной работе, в том числе и со стороны полиции, водители осознали, что подобные меры призваны спасти жизни людей, в особенности таких особо уязвимых участников дорожного движения, как мотоциклисты и пешеходы, и, прежде всего, дети и пожилые люди.

Современный суматошный образ жизни зачастую порождает в нас дух нетерпения. Это нетерпение побуждает одних безответственно управлять автомобилем, других — совершать опасные перестроения на дороге, а третьих — чрезмерно превышать скорость. Общество исконно верило в силу просвещения как инструмент изменения поведения человека. Пока это так и пока неприемлемое поведение людей является одной из главных причин дорожно-транспортных происшествий, просвещение наряду с принудительными мерами, надлежащими инфраструктурами и разумными совместными усилиями, является главным ключом к уменьшению числа жертв дорожно-транспортных происшествий.

Г-н Пуджари (Индия) (*говорит по-английски*): Прежде всего мы хотели бы поблагодарить Генерального секретаря за его записку, препровождающую доклад Всемирной организации здравоохранения по вопросу о кризисе в области безопасности дорожного движения, подготовленный в соответствии с резолюцией 58/289 Генеральной Ассамблеи от 14 апреля 2004 года. Мы хотели бы также выразить нашу признательность делегации Омана за неослабные усилия в поддержку этого пункта повестки дня.

Из доклада следует, что дорожно-транспортные происшествия являются одной из крупных проблем государственной системы здравоохранения и главной причиной смертности и травматизма во всем мире. Ежегодно около 1,2 миллиона человек погибают и миллионы получают травмы или становятся инвалидами в результате дорожно-транспортных аварий, главным образом в городских районах развивающихся стран. Во многих случаях дорожно-транспортные происшествия лишают бедные семьи кормильцев. Помимо огромного социально-экономического ущерба отдельным лицам, семьям и общинам дорожно-транспортный травматизм ложится тяжелым бременем на национальные системы услуг в области здравоохранения, особенно в развивающихся странах.

Индия как страна, которая имеет разветвленную сеть шоссейных дорог протяженностью — свыше 3 млн. километров — и темпы роста интенсивности движения в которой растут от 7 до 10 процентов в год, придает огромную важность решению проблемы дорожно-транспортной безопасности и сокращению пагубных последствий дорожно-транспортных происшествий. По дорогам Индии осуществляется 80 процентов перевозок пассажиров и 60 процентов грузовых перевозок страны. Шоссейные дороги составляют лишь 2 процента дорожной сети страны, и на них приходится 40 процентов дорожных потоков.

На протяжении многих лет Индия отставала от многих стран мира в развитии шоссейных дорог. Однако в последние годы были предприняты согласованные усилия в виде новых институциональных мероприятий и усовершенствования инженерных норм строительства шоссейных дорог в интересах развития инфраструктуры шоссейных дорог в Индии.

Согласно проекту развития национальной сети шоссейных дорог (ПРНСШД) 14 279 километров национальных шоссейных дорог должны быть превращены в 4 и 6-рядные дороги, что предположительно обойдется в 6,5 триллиона рупий, или приблизительно в 151 млрд. долл.США по ценам 2004 года. Этот проект, во-первых, включает в себя золотой четырехугольник, соединяющий четыре крупнейших города: Дели — на севере, Мумбаи — на западе, Ченнаи — на юге и Калькутту — на востоке; во-вторых, дорожные коридоры с севера на юг и с востока на запад, соединяющие Сринагар на севере с Каникумари на юге, а Силчар на востоке с Порбандаром на западе; и, в-третьих, связанность портов и другие проекты.

В декабре 2000 года начато осуществление предложенного премьер-министром страны плана строительства дорог в сельской местности — «Pradhan Mantri Gram Sadar Yojna» — для того, чтобы к концу десятилетнего срока осуществления этого плана, т.е. к 2007 году, связать сельские районы с отдельно расположенными поселениями в сельской местности. Третий этом этого проекта предусматривает восстановление и перевод примерно 10 000 километров существующих национальных шоссейных дорог на систему четырехрядной проезжей части по схеме строительство — пуск в эксплуатацию — передача (СЭП).

С целью строительства дорог в северо-восточном регионе страны рассматривается также возможность ускоренного осуществления проекта строительства северо-восточной дороги. Четвертый этап ПРНСШД — новая инициатива, призванная обеспечить сбалансированное и справедливое распределение средств на улучшение и расширение

сети шоссейных дорог по всей стране. Это будет обеспечено благодаря превращению 21 000 километров однорядных шоссейных дорог в двухрядные, а также благодаря строительству заасфальтированных обочин.

Мы считаем, что такое пристальное внимание к делу улучшения состояния дорог и развития шоссейной инфраструктуры в стране будет не только содействовать развитию страны, но и приведет к уменьшению загруженности дорог, что позволит сократить число дорожно-транспортных происшествий. Мы надеемся и верим, что в конечном итоге усовершенствование дорожной инфраструктуры будет также способствовать повышению безопасности дорожного движения в стране.

Министерству дорожного транспорта и шоссейных дорог поручено разработать мероприятия по повышению дорожной безопасности в Индии. Оно занимается сбором данных о дорожно-транспортных происшествиях и разрабатывает ежегодные планы повышения дорожной безопасности. Претворяются в жизнь различные инициативы, в том числе проводятся общественные разъяснительные кампании, предоставляются гранты в помощь неправительственным организациям (НПО) для организации программ обеспечения безопасности дорожного движения и повышения информированности общественности; действует национальная система услуг по оказанию помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий; проводятся курсы повышения квалификации для водителей тяжелого грузового автотранспорта; и создаются курсы для обучения образцовым навыкам вождения.

Информационно-пропагандистские программы предусматривают также издание календарей и размещение рекламы на радио, телевидении и в других средствах массовой информации. Ежегодно проводится неделя безопасности дорожного движения с целью повышения информированности общественности в этих вопросах. С 3 по 9 января 2005 года по всей Индии была проведена шестнадцатая неделя безопасности дорожного движения под девизом «Безопасность на дорогах — безаварийная езда», который является также девизом, который Всемирная организация здравоохранения выбрала для 2004 года, объявленного ею Годом безопасности дорожного движения.

Для повышения информированности среди учащихся школ о безопасности дорожного движения были проведены конкурсы сочинений на эту тему. Более 43 000 водителей проходят курс переподготовки и повышения квалификации для водителей грузового автотранспорта, занятых в негосударственном секторе, через НПО и местные организации. Введены также награды различных уровней в знак признания важных вкладов в дело повышения безопасности на дорогах.

В предыдущих докладах Генерального секретаря подчеркивается связь между нищетой и недостаточным развитием, с одной стороны, и безопасностью дорожного движения — с другой. В докладе Генерального секретаря этого года (A/60/181) описан целый ряд стратегий и программ, которые могут способствовать сокращению числа дорожно-транспортных происшествий. Один из аспектов, которые можно было бы внимательнее изучить в этой связи, касается наказания за неосторожное и безответственное вождение. В то время как этот вопрос подпадает под рамки чисто национальной юрисдикции, ВОЗ могла бы провести оценку потребностей в области информационно-пропагандистской работы по этой теме.

В докладе говорится о том, что международное сообщество должно помочь странам определить такие правила безопасности дорожного движения, которые зарекомендовали свою эффективность, и претворять их в жизнь в своих странах таким образом, который соответствовал бы их культурным особенностям. Это нельзя делать чисто механически.

Учитывая такой сценарий, важность укрепления международного сотрудничества в деле оказания помощи развивающимся странам в целях эффективного решения проблем безопасности дорожного движения нельзя переоценить. Мы высоко ценим усилия, предпринимаемые в этом отношении по линии Всемирной организации здравоохранения. Мы хотели бы также положительно отметить работу, которую проводят региональные комиссии под эгидой Организации Объединенных Наций, в частности Экономический и социальный совет для Азии и Тихого океана.

Из доклада мы узнали, что были внесены инициативы по содействию развивающимся странам в обеспечении безопасности дорожного движения, в

том числе по линии Всемирного банка. Однако мы также обратили внимание на то, что мобилизация ресурсов по-прежнему является большой проблемой для многих организаций, имеющих отношение к глобальным и национальным усилиям по обеспечению безопасности дорожного движения, поскольку объем средств, выделяемых на цели сокращения дорожно-транспортного травматизма, далек от масштабов этой проблемы.

Дальнейшее международное сотрудничество должно выйти за рамки разработки международных инструментов или стандартизации нормативов, которые, возможно, были разработаны лишь в одном регионе. Мы особенно удовлетворены тем, что в резолюции, которая должна быть принята сегодня, признается важность оказания поддержки развивающимся странам в плане укрепления их потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения и предоставления им финансовой и технической помощи для принятия ими соответствующих мер.

Г-н Сё Бохуа (Китай) (*говорит по-китайски*): Делегация Китая хотела бы поблагодарить Генерального секретаря за представление доклада Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения» (A/60/181). Мы также хотели бы поблагодарить правительство Омана за его вклад в содействие рассмотрению этой проблемы Генеральной Ассамблеей. Мы вновь с удовольствием присоединились к соавторам проекта резолюции, предложенного Оманом.

Дорожно-транспортный травматизм становится все более серьезной проблемой здравоохранения. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают приблизительно 1,2 миллиона человек, а еще 50 миллионов получают травмы или становятся инвалидами, что оборачивается материальными потерями, составляющими свыше 500 млрд. долл. США, включая 65 млрд. долл. США в развивающихся странах, т.е. в два раза больше, чем то, что эти страны получают ежегодно в виде официальной помощи на цели развития. По прогнозам ВОЗ, если не будут приняты эффективные меры, к 2020 году дорожно-транспортный травматизм станет третьей по масштабам угрозой здоровью человека, что повлечет за собой серьезные социально-экономические последствия для всех государств, в особенности развивающихся стран. Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий имеет значение для сокращения нищеты, снижения уровня детской смертности, устойчивого развития и заслуживает пристального внимания со стороны международного сообщества.

В процессе развития автомобильного транспорта многим странам предстоит пережить период, характеризующийся большим количеством аварий на дорогах. Основная причина этого заключается в том, что в ходе стремительного экономического развития состояние автомобильного транспорта, регулирование его использования, а также поведение человека часто невозможно приспособить к быстрому увеличению количества автотранспортных средств. Такое явление можно считать негативным побочным продуктом экономического развития.

Вместе с тем, как справедливо отмечено во Всемирном докладе ВОЗ о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, травмы на дорогах могут быть в значительной мере предотвращены и поставлены под контроль посредством рационального анализа и надлежащих контрмер. Страны должны предпринимать совместные усилия в интересах улучшения ситуации в области безопасности на дорогах, обмениваясь опытом, обучаясь друг у друга и принимая на вооружение передовую практику. В силу ограничений, связанных с экономическим развитием, развивающиеся страны как правило несут бóльшие потери в результате травм, получаемых на дорогах, чем развитые страны. В развивающихся странах назрела насущная необходимость усовершенствовать инфраструктуру и регулирование автомобильного транспорта. Международное сообщество должно оказывать более масштабное содействие финансового, технического и учебного характера.

В Китае устойчивое экономическое развитие привело в частности к значительным подвижкам в области дорожного строительства. В стране сейчас насчитывается 30 000 км автомагистралей, продолжает расти число частных автотранспортных средств. В то же время Китай входит в число стран, уязвимых перед лицом дорожно-транспортных происшествий, в особенности серьезных аварий с большим числом жертв. Причины этой проблемы коренятся в поверхностном знании законов и правил, касающихся безопасности дорожного движения, плохом состоянии дорожного фонда и инфра-

структуры автоперевозок, а также в слабом регулировании.

Правительство Китая придает большое значение безопасности дорожного движения. 1 мая 2004 года вступил в силу закон о безопасности дорожного движения. Новый закон имеет своей первоочередной целью обеспечить безопасность человека, для чего в соответствии с ним создается организационная база для разнообразных профилактических мероприятий путем перевода последних в разряд обязательных к исполнению нормативных требований. В результате выполнения указанного закона в течение прошедшего года были достигнуты многочисленные положительные результаты. В 2004 году в Китае произошли 567 753 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибли 99 217 человек, получили травмы 451 810 человек и был нанесен прямой материальный ущерб в размере 2,77 млрд. юаней. В сопоставлении с 2003 годом 2004 год ознаменовался значительным сокращением количества дорожно-транспортных происшествий — на 14,9 процента, уменьшением числа смертных случаев на 4,9 процента и случаев получения травм на 8,6 процента, а также сокращением объема материального ущерба на 17,6 процента. Отмеченный в 2004 году рекордно низкий уровень смертности, составивший 9,2 смертных случая на 10 000 автомобилей, впервые поставил Китай в число стран с показателем смертности ниже десяти. Мы убеждены в том, что посредством совместных усилий правительства и народа Китая мы будем и впредь добиваться значительных улучшений в области безопасности дорожного движения в стране.

Г-н Максимычев (Российская Федерация): Российская Федерация придает большое значение вопросу обеспечения безопасности дорожного движения и приветствует его обсуждение в Генеральной Ассамблее. Мы полагаем, что Организация Объединенных Наций должна играть все более важную роль в области развития и координации многостороннего взаимодействия в данной сфере. Особое значение имеет обобщение опыта стран, анализ тенденций, причин и последствий дорожно-транспортных происшествий, выработка стратегий и рекомендаций, повышение информированности общественности, а также оказание технического, экспертного и, где это необходимо, финансового содействия с целью повышения потенциала.

Ключевое значение имеют дальнейшие развитие и совершенствование соответствующих международных и национальных правовых инструментов. В данном контексте мы высоко оцениваем доклад Генерального секретаря (A/60/181) о ходе осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи. Мы считаем весьма полезным содержащийся в нем обзор мер, принятых учреждениями системы Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

В целом поддерживаем сформулированные в докладе выводы и рекомендации. Полагаем, что создание Рабочей группы по безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций явилось весьма своевременным шагом. В целом мы согласны со сформулированными в докладе задачами Группы и положительно оцениваем ее деятельность. Ожидаем от Группы и в дальнейшем конкретных практических результатов.

Важно, чтобы Всемирная организация здравоохранения продолжала свою успешную деятельность в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций.

Мы также считаем, что региональные экономические комиссии Организации Объединенных Наций играют важную роль в деле содействия обеспечению безопасности на дорогах. Позитивно оцениваем работу Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), которая курирует в общей сложности 11 международных конвенций и протоколов, регламентирующих правила дорожного движения, дорожные знаки и сигналы, а также вопросы состояния дорожно-транспортной инфраструктуры.

С 28 сентября считаются одобренными поправки к Венской конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года, разработанной Рабочей группой по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК, в которой председательствовала Российская Федерация. Согласно установленной процедуре, эти поправки вступят в силу для сторон Конвенции 28 марта 2006 года. Мы считаем, что деятельность Рабочей группы являет собой успешный пример согласованных на многостороннем уровне конкретных практических мер по совершенствованию международных юридических норм в области безопас-

ности дорожного движения. Мы полагаем, что их исполнение на национальном уровне сторонами Конвенции будет способствовать снижению аварийности и травматизма на дорогах.

Мы убеждены, что при всей важности международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения ответственность за снижение уровня аварийности и травматизма лежит, в конечном счете, на национальных правительствах, а также муниципальных и местных властях. В Российской Федерации на всех уровнях принимаются меры по сокращению количества дорожно-транспортных происшествий. Ведется планомерная работа по совершенствованию законодательства, в частности по ужесточению норм, устанавливающих ответственность за нарушение правил дорожного движения.

В России идет активный поиск и реализация наиболее эффективных мер по снижению социальных и экономических последствий аварий. На федеральном и региональном уровнях разрабатываются комплексные мероприятия, касающиеся безопасности пассажирских перевозок, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в школьных и дошкольных учреждениях, совершенствование организации дорожного движения в городах и улучшение технического состояния общественного транспорта. Кроме того, развивается сотрудничество в данной области с Программой развития Организации Объединенных Наций.

Указанные меры уже привели к положительным результатам. Так, в первой половине текущего года на 5,4 процента по сравнению с аналогичным периодом 2004 года сократилось количество аварий со смертельным исходом, на 16,8 процента уменьшилось число происшествий по вине нетрезвых водителей, произошло на 4,7 процента меньше аварий, спровоцированных пешеходами.

В заключение мы хотели бы выразить признательность делегации Омана за работу по подготовке проекта резолюции A/60/L.8, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», который был согласован на неофициальных консультациях. Российская Федерация поддерживает этот проект и вошла в число его соавторов.

Г-н Бунпраконг (Таиланд) (*говорит по-английски*): Прежде всего, я хотел бы выразить удовлетворение моей делегации в связи с тем, что вопросу повышения безопасности дорожного движения во всем мире вновь уделяется надлежащее внимание. Каждый год в результате дорожно-транспортных происшествий погибает порядка 1,2 миллиона человек, миллионы получают травмы и увечья, несмотря на возрастающее внимание к этой проблеме, которую мы в состоянии предотвратить. Кроме того, я хотел бы выразить признательность моей делегации Генеральному директору Всемирной организации здравоохранения за его ведущую роль в координации вопросов безопасности дорожного движения, Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций за его доклад по данному пункту повестки дня (A/60/181), а также постоянному представителю Омана за непрерывную работу и неустанные усилия по подготовке представленного нам проекта резолюции.

В заявлении, сделанном моей делегацией на восемьдесят четвертом заседании пятьдесят восьмой сессии, подчеркивалась важность согласованных усилий и принятия обязательств на всех уровнях. Поэтому весьма отрадно, что с момента наших прений в апреле 2004 года достигнут существенный прогресс в мобилизации столь необходимой международной поддержки и более широкого вовлечения в эту работу всех заинтересованных сторон.

В связи с этим Таиланд особо приветствует создание «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», в контексте которого последовательно прошли два совещания, и благодарит его за полезную работу по формированию компьютерной базы данных, касающейся законодательства в области безопасности дорожного движения в мире, а также за непрерывное сотрудничество с партнерами в целях подготовки ряда пособий, которые станут для стран руководством по осуществлению некоторых рекомендаций, содержащихся во Всемирном докладе по предотвращению дорожно-транспортного травматизма.

Моя делегация также с признательностью отмечает усилия Рабочей группы по безопасности дорожного движения в рамках Европейской экономической комиссии, направленные на пересмотр сводных резолюций о безопасности дорожного движения и о дорожных знаках и сигналах. Эта работа особенно ценна, так как она учитывает положение дел в максимально большом числе стран, с

тем чтобы резолюции могли применяться во всем мире. Мы искренне надеемся на то, что указанные мероприятия по пересмотру будут полезными как для сторон Конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, так и для государств, таковыми не являющихся.

Правительство Королевства Таиланд придает большое значение и уделяет первостепенное внимание вопросу безопасности дорожного движения, так как ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий мы несем огромные потери, связанные с гибелью людей, материальным ущербом и разрушением людского потенциала. В декабре 2003 года предотвращение дорожно-транспортного травматизма было провозглашено в качестве национальной задачи. Мы также обеспокоены увеличением числа дорожно-транспортных происшествий с участием молодых водителей и водителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом состоянии.

В связи с этим Оперативный центр по безопасности дорожного движения Таиланда, во взаимодействии со средствами массовой информации и учреждениями здравоохранения, ввел частичный запрет на рекламу алкоголя по телевидению в период с 5 ч. 00 м. до 22 ч. 00 м. Кроме того, Центру удалось добиться запрета на участие спортсменов и знаменитостей, примеру которых зачастую следуют молодые люди, в рекламе алкогольных напитков. Другие мероприятия включают создание целевой группы «Не садись за руль нетрезвым» и осуществление программ по предотвращению дорожно-транспортного травматизма в школах с целью привлечения внимания общественности к такой практике, в частности среди молодежи.

Другая проблема, вызывающая озабоченность моего правительства, — уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в праздничные дни, который особенно повышается во время новогодних праздников и тайского Нового года, традиционно отмечаемого в апреле. Для решения этой проблемы в 2003 году министерство здравоохранения Таиланда осуществило ряд мероприятий, включая создание временной системы быстрого оповещения, объявление числа погибших и раненных в дорожно-транспортных происшествиях во время этих праздников, распространение информации в прессе, а также выделение дополнительных денежных средств на поддержание открываемых в праздничные дни дорожных постов полиции.

На ранних стадиях проведения кампании предполагаемого сокращения уровня смертности достичь не удалось, и в праздничные дни 2003 года этот показатель снизился лишь на один процент по сравнению с предыдущим годом. Тем не менее, несмотря на такой удручающий результат, правительство Таиланда не ослабило свои усилия, приняв решение о выработке новой, более амбициозной стратегии, которая получила название «пять О» и включает в себя обеспечение соблюдения правил, осуществление инженерных работ, цель которых состоит в улучшении состояния дорог, образование, оказание неотложной медицинской помощи, оценку и информирование. Во время традиционного тайского Нового года в апреле 2004 года уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий сократился на 22,8 процента. Эта стратегия была вновь применена в праздничные дни 2005 года, на этот раз она дала более обнадеживающие результаты, так как показатель смертности снизился на 25 процентов.

В результате этих мероприятий была подтверждена наша уверенность в том, что последовательное исполнение политических обязательств, неукоснительное соблюдение правил дорожного движения на всех уровнях, а также поддержка и участие общества крайне важны для того, чтобы инициативы в области безопасности дорожного движения могли привести к ожидаемым результатам.

Несмотря на то, что тесная координация и сотрудничество всех заинтересованных слоев общества на национальном уровне оказалось мощным механизмом предотвращения дорожно-транспортных происшествий в Таиланде, я убежден, что, действуя совместно на международном уровне, при более широком участии и большем вкладе всех заинтересованных сторон международного сообщества можно добиться значительно более впечатляющих успехов. Поэтому моя делегация хотела бы вновь обратиться ко всем государствам-членам с призывом прилагать все возможные усилия для решения проблем безопасности дорожного движения. Мы хотели бы, в частности, настоятельно призвать государства-члены, международные организации и региональные комиссии, обладающие опытом в области безопасности дорожного движения, продолжать обмен передовой практикой и знаниями и пре-

доставлять техническую и иную необходимую помощь другим странам, которые нуждаются в ней для проведения работы в этом направлении.

Для многих стран нехватка финансовых средств является одним из основных препятствий на пути усилий по повышению безопасности дорожного движения. Поэтому мобилизация ресурсов остается трудной задачей, которая требует внимания и действий. В этой связи Таиланд приветствует исследование Всемирного банка по созданию глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, направленного на создание фонда поддержки тех областей глобальной безопасности дорожного движения, ресурсы для которых ограничены. Еще одно похвальное усилие в рамках инициативы по глобальной безопасности дорожного движения — партнерство семи частных компаний, зародившееся в декабре 2004 года и имеющее своей целью сокращение дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в развивающихся странах. Таиланд считает это областью, требующей дальнейшего налаживания и укрепления партнерства при условии полномасштабного участия всех слоев общества на всех уровнях, если мы желаем, чтобы глобальная безопасность дорожного движения стала действительно глобальной задачей с глобальными решениями для всех.

И последнее — по порядку, но не по значению — моя делегация хотела бы поддержать рекомендации, сделанные в представленном нам докладе, который, прежде всего, напоминает нам о нашей приверженности преодолению глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Поскольку повышение информированности является исключительно важным для сохранения импульса, приданного событиями в области глобальной безопасности дорожного движения 2004 года, Таиланд поддерживает предложение объявить третье воскресенье ноября Всемирным днем памяти жертв дорожных аварий, организовать совместно, на основе региональных комиссий Организации Объединенных Наций и Всемирной организации здравоохранения, первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и созвать, в ее рамках, второй Форум заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения.

Недавние события, подчеркнутые в докладе Генерального секретаря, внушают нам надежду. С учетом роста информированности и приверженности и при дальнейших усилиях всех я уверен, что глобальная безопасность дорожного движения является целью, которую мы все можем достичь.

Г-н Савуа (Фиджи) (*говорит по-английски*): Моя делегация хотела бы поблагодарить Генерального секретаря за препровождение на рассмотрение Ассамблее доклада озаглавленного «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения: ход осуществления резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи». Мы хотели бы также дать высокую оценку усилиям Всемирной организации здравоохранения в области осуществления консультаций с партнерами и заинтересованными сторонами и инкорпорирования выводов и рекомендаций в доклад для обсуждения государствами-членами.

В докладе говорится, что в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибают примерно 1,2 миллиона человек, и миллионы других получают травмы и становятся инвалидами. Большинство этих происшествий зафиксировано в городах различных стран мира, и статистика показывает, что чаще всего аварии происходят в развивающихся странах. «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», выпущенный в прошлом году, показывает, что аварии на дорогах являются второй главной причиной смерти людей в возрасте 30–44 лет. Люди этой возрастной группы, в частности, вносят активный вклад в национальную экономику, и такие смерти приводят к потере дохода для семей и потере квалифицированных кадров и рабочей силы для национального рынка труда. Глобальные экономические издержки в результате дорожно-транспортного травматизма составляют примерно 518 млрд. долл. США ежегодно, из которых 110 млрд. долл. США приходится на долю развивающихся стран.

В докладе содержится прогноз, согласно которому, если не будут приняты немедленные меры, к 2020 году число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в странах с низким и средним доходами возрастет на 80 процентов. Для Фиджи в 2004 году число жертв в результате дорожно-транспортных происшествий возросло на 9 процентов по сравнению с 2003 годом, хотя число несчастных случаев со смертельным исходом за тот же период осталось неизменным. В этой связи мы признаем работу «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопас-

ности дорожного движения», главной целью которого является содействие международному сотрудничеству между учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными партнерами по осуществлению резолюции 58/289 Генеральной Ассамблеи и рекомендаций «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в поддержку программ безопасности дородного движения.

Моя делегация считает, что можно сделать большее при наличии средств для национальных программ и при условии осуществления выдвинутых инициатив. Доклад о статистике дорожно-транспортных происшествий играет важную роль в планировании безопасности дорожного движения и действий основных соответствующих сторон на Фиджи. Этот доклад положен в основу масштабных планов развития. Эффективность мер, которые мы осуществляем, а также тех, которые еще предстоит осуществить, может быть оценена на основе сохранения надлежащих записей данных по дорожно-транспортным происшествиям. Фиджи сохраняет такие данные с 1994 года в рамках Полицейского пакета микрокомпьютерного анализа аварий (МААП). МААП стал возможным в результате средств, предоставленных Азиатским банком развития.

За последние несколько лет парк автомобилей, находящихся в эксплуатации на Фиджи, увеличился. Это привело к огромной нагрузке на наши дороги и осложнению дорожных ситуаций в результате дождевых осадков, наводнений и оползней. Это привело к относительному возрастанию числа аварий на дорогах и жертв. Ремонт дорог и их модернизация обходятся правительству ежегодно в 25 млн. долл. США. В этой связи мы приветствуем инициативу Всемирного банка по изучению возможности создания глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, который способствовал бы сбору средств в поддержку планов безопасности дорожного движения развивающихся стран.

Фиджи осуществляет программу по урегулированию проблем безопасности дорожного движения, в которой, как мы надеемся, будут учтены факторы, определенные в докладе Генерального секретаря как снижающие риск травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Программа, которая имеет ряд стратегически важных областей, поможет пользователям дорог в предотвращении аварий на дорогах.

Акцент на безопасных дорогах поможет нам удовлетворить потребность в улучшении проектов дорог, строительства и управления. Это включает в себя принятие планов, способствующих безопасности, адекватных процедур строительства, восстановления и модернизации при планах прокладки и улучшения сети дорог. Эти аспекты считаются основными для решения проблемы безопасности дорожного движения на Фиджи. Особое внимание уделяется безопасности пользователей дорог и обеспечению надлежащей инфраструктуры для повышения их безопасности.

Наша политика направлена на проверку подготовки водителей и их обучение с акцентом на ответственности как водителей, так и пассажиров. В этой связи внедряются более эффективные методы подготовки водителей, включая обязательные подготовительные курсы для начинающих и улучшение техники упреждающего вождения, разработанные с целью повышения мастерства водителей воспринимать риск и избегать его.

Уделение особого внимания безопасности транспортных средств вызвано необходимостью эффективно контролировать стандарты проектирования транспортных средств, их производства, эксплуатации и технического обслуживания. Это также обеспечивает средства, с помощью которых такие стандарты могут соблюдаться для сокращения пагубного воздействия неудовлетворительного состояния транспортных средств на пользователей дорог и на дорожную инфраструктуру. Мы разработали режим соблюдения требований для соответствующих стандартов безопасности транспортных средств, с тем чтобы содействовать повышению ответственности в том, что касается импорта, продажи и эксплуатации небезопасных или не отвечающих дорожным требованиям транспортных средств и для повышения их безопасности.

В нашем заявлении в прошлом году отмечалось, что дети более уязвимы и предрасположены к дорожным происшествиям. На Фиджи дети в возрасте 15 лет и младше составляют 16 процентов всех потерпевших и 19 процентов погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. По этой причине значительный акцент делается на обучении правилам безопасности дорожного дви-

жения до школы, в начальной школе и средней школе, с тем чтобы внушить детям осознание необходимости соблюдать правила безопасности дорожного движения. Мы также охватываем заведения системы среднего специального и высшего образования, чтобы повысить осознание необходимости соблюдать правила безопасности дорожного движения среди будущих преподавателей, техников, инженеров и плановиков, которые будут вносить вклад в развитие инфраструктуры на Фиджи.

Главная причина дорожно-транспортных происшествий — человеческая ошибка. Это можно исправить с помощью распространения информации на основе профессиональной подготовки, укрепления потенциала и предоставления ресурсов, с тем чтобы способствовать осуществлению международно согласованных конвенций и резолюций. Мы приветствуем предложение о первой глобальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в 2007 году, которой будут охвачены молодые пользователи дорог. Моя делегация также поддерживает призыв сделать третье воскресенье ноября Всемирным днем памяти жертв дорожных аварий, чтобы почтить память жертв и потерь и страданий, которые испытали их семьи.

Безопасность дорожного движения является всеобщей ответственностью, и мы должны внести нашу лепту в решение этой глобальной задачи во имя настоящего и будущего поколений.

Г-н Ви (Малайзия): Позвольте мне, прежде всего, выразить признательность Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) за представленный ею обстоятельный и всеобъемлющий доклад о проблемах безопасности дорожного движения во всем мире (A/60/181) и содержащиеся в нем многочисленные рекомендациями. В докладе приводится полезная информация, в том числе о работе, проделанной после принятия резолюции 58/289 в апреле 2004 года.

Мы с удовлетворением узнали о создании международной организации по вопросам безопасности дорожного движения, известной под названием «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». Нас также обнадеживает тот факт, что многие учреждения Организации Объединенных Наций, в том числе ЮНИСЕФ, Управление Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по делам беженцев (УВКБ), Мировая продовольственная программа и Всемирный банк, а также другие неправительственные организации и доноры, принимают участие в данной инициативе, свидетельствующей о широкой поддержке и внимании, которое уделяется решению проблем безопасности дорожного движения.

Мы обеспокоены тем, что дорожно-транспортный травматизм по-прежнему является одной из серьезных проблем здравоохранения и одной из главных причин смертности, прежде всего в развивающихся странах. Тот факт, что ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий, главным образом в городских районах развивающихся стран, погибает почти 1,2 миллиона человек, а миллионы людей получают травмы или становятся инвалидами, должен являться предметом всеобщего беспокойства. Эта печальная статистика требует самого серьезного внимания со стороны международного сообщества, которое должно прилагать совместные усилия, чтобы нормализовать данную ситуацию с учетом того, что дорожно-транспортный травматизм является в значительной мере предотвратимым.

В докладе приводится обстоятельное и исчерпывающее описание разнообразных разрушительных последствий для экономического и социального благополучия общества в результате гибели людей, травматизма и утраты трудоспособности. Трудно смириться с гибелью и увечьями людей из-за дорожных происшествий, зная, что многие из них можно было предотвратить. Еще более тягостная картина складывается, если помимо количественных показателей смертности и травматизма принять во внимание ту эмоциональную травму, которую переживают члены семей жертв дорожных происшествий из-за гибели и увечий своих близких. Дорожно-транспортные происшествия сопряжены со значительными экономическими затратами и создают тяжелую нагрузку на систему национального здравоохранения, особенно в развивающихся странах.

Правительство Малайзии уделяет серьезное внимание проблеме гибели людей и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Дорожные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма в Малайзии. Несмотря на многочисленные усилия правительст-

ва, направленные на повышение безопасности дорожного движения, в 2004 году было зарегистрировано свыше 300 000 дорожных происшествий, по сравнению с 290 000 происшествий в 2003 году, то есть в течение 2004 года по всей стране регистрировалось в среднем по 895 дорожно-транспортных происшествий в день. В прошлом году в дорожно-транспортных происшествиях погибло 6000 человек. По оценкам, это повлекло за собой расходы в размере 6 млрд. малазийских ринггитов (1,5 млрд. долл. США), связанные, в частности, со снижением производительности труда, медицинскими расходами, расходами на управление и материальным ущербом.

Вместе с тем в 2004 году число дорожных происшествий со смертельным исходом сократилось на 17 процентов по сравнению с 2003 годом. Это снижение во многом стало возможным благодаря неустанным усилиям правительства и его приверженности решению данной проблемы ради спасения жизни людей.

В Малайзии были приняты серьезные меры по повышению безопасности дорожного движения и сокращению числа дорожных происшествий со смертельным исходом. В 2004 году правительство включило проблему безопасности дорожного движения в национальную повестку дня. В рамках данной инициативы и в целях уделения более пристального внимания вопросам дорожной безопасности в сентябре 2004 года был сформирован отдельный департамент безопасности дорожного движения. Департаменту поручено следить за всеми усилиями и мероприятиями, осуществляемыми правительственными учреждениями и неправительственными организациями Малайзии, а также заниматься разработкой стратегий и рекомендаций, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий.

На международном и региональном уровнях Малайзия продолжает вести активную работу в рамках Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения по эгидой Всемирного банка, Всемирной дорожной ассоциации, Комитета Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по наземному транспорту и безопасности, Ассоциации дорожного строительства Азии и Австралийско-азиатского региона и Рабочей подгруппы АСЕАН по дорожному транспорту и безопасности дорожного движения.

Малайзия приветствует роль Организации Объединенных Наций и, в частности, инициативу Генеральной Ассамблеи в области информационно-просветительской деятельности по вопросу о необходимости решения проблемы смертности на дорогах в качестве одной из глобальных проблем здравоохранения и развития. Мы поддерживаем участие региональных комиссий и других международных учреждений в решении проблем дорожной безопасности и оказании содействия национальным правительствам во внедрении мер по повышению безопасности дорожного движения в их странах.

В связи с этим мы поддерживаем многие из рекомендаций, содержащихся в представленном Ассамблее докладе ВОЗ, которые, на наш взгляд, будут способствовать повышению безопасности дорожного движения, в том числе в развивающихся странах. Считаем, что приведенный в докладе список предложений и рекомендаций не является исчерпывающим и что поэтому государствам-членам будет полезно продолжить обмен мнениями, основываясь на собственном опыте в решении проблем дорожной безопасности в их странах.

Важно, чтобы Генеральная Ассамблея также уделила внимание вопросу о выделении финансовых средств и оказании технической помощи нуждающимся государствам, чтобы дать им возможность создать необходимую инфраструктуру, которая позволит предотвратить или свести к минимуму дорожно-транспортные происшествия. Необходимо предоставлять финансовую помощь на проведение информационно-разъяснительной работы среди населения по вопросам дорожной безопасности. Считаем, что такая помощь позволит спасти жизни миллионов людей и избежать ненужных травм.

Дорожная безопасность является крайне важной проблемой, так или иначе затрагивающей каждого из нас. К сожалению, во многих случаях данному вопросу не уделяется должного внимания. Дорожные происшествия предсказуемы, а следовательно, предотвратимы. Для борьбы с данной проблемой необходимо осуществлять тесное взаимодействие и сотрудничество на основе целостного и комплексного подхода. Малайзия хотела бы еще раз подчеркнуть, что Организация Объединенных Наций должна и впредь играть важнейшую роль в решении этой проблемы общественной безопасности, которая в значительной степени предотвратима и вместе с тем чревата смертельными последствиями.

Г-н Сауткотт (Австралия) (*говорит по английски*): Австралия признает необходимость активных действий международного сообщества по решению проблемы дорожной безопасности и с готовностью поддерживает проект резолюции. Нам также хотелось бы выразить признательность Всемирной Организации Здравоохранения за ее координирующую роль, а также за ту ценную основу для дальнейшей работы в области дорожной безопасности, которая заложена в подготовленном ею Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

В Австралии проблемам безопасности дорожного движения уделяется большое внимание и отводится важное место в государственной политике на всех уровнях власти. На национальном уровне мы придерживаемся стратегического подхода, который включает в себя многие из упомянутых в докладе принципов, включая постановку смелых и поддающихся количественной оценке задач, контроль за достигнутыми результатами, разработку планов действий на основе тщательных исследований и анализа, а также поощрение межсекторального сотрудничества.

В настоящее время в Австралии количество несчастных случаев на дорогах составляет одну треть от их числа в 60-х годах. Применяемые за последние 35 лет подходы включали обязательное использование ремней безопасности и проведение кампаний по просвещению общественности с уделением особо важного внимания опасности вождения в нетрезвом виде, превышения скорости и усталости, которые зачастую являются причинами аварий. В праздничные дни работники спасательных служб и здравоохранения проводят кампании в средствах массовой информации, имеющие целью информирование людей об особой опасности, которой они подвергаются именно в эти периоды, когда на дорогах находится большое число машин. Была улучшена дорожная инфраструктура за счет более активного использования полос обгона, а также на некоторых дорогах, таких, как скоростные магистрали с двухполосным движением.

В настоящее время Австралия поставила перед собой цель добиться 40-процентного сокращения общего количества смертных случаев за десятилетие до 2010 года. Для решения этой задачи мы использовали широкий подход, сознавая, что существенного успеха можно добиться лишь с помощью ряда мер, которые учитывают различные элементы дорожно-транспортной системы.

Например, у нас есть стратегия инвестиций по улучшению дорог, которая предусматривает как осуществление крупных дорожно-строительные проектов, так и проектов, направленных на то, чтобы сделать более безопасными участки дороги повышенной опасности. Мы повышаем надежность наших автомобилей посредством осуществления долгосрочных программ научных исследований и конструкторских разработок, а также проводим кампании по информированию потребителей и поощрению более безопасного поведения на дорогах с помощью комбинации таких средств, как введение более строгих мер наказания, поэтапная выдача лицензий и кампании по просвещению общественности.

Мне приятно сообщить, что Австралия добилась хороших успехов за первые четыре года осуществления своей 10-летней стратегии. В период с 2000 года по 2004 год уровень смертности на дорогах в нашей стране сократился на 17 процентов, что свидетельствует о том, что мы на правильном пути к достижению нашей цели в 2010 году. Однако становится все труднее поддерживать такое поступательное движение. Уже появляются признаки того, что для достижения поставленной цели нам необходимо рассмотреть новые идеи и взять на вооружение имеющиеся лучшие методы.

Австралия заинтересована в изучении опыта других стран. В мире ведется очень интенсивная работа по повышению дорожной безопасности и накоплены немалые знания, на которые можно опереться. Мы всегда высоко ценили возможность обмена информацией с нашими международными коллегами и сотрудничества с ними по вопросам, представляющим взаимный интерес. Мы призываем и других придерживаться такой же позиции. В этом контексте Австралия признает и приветствует подтверждение в проекте резолюции приверженности международному сотрудничеству в области повышения безопасности дорожного движения.

Г-н Ханнессон (Исландия) (*говорит по-английски*): Я хотел бы поблагодарить Генерального секретаря за доклад о ходе осуществления резолюции 58/289 (A/60/181). Я также хотел бы воздать должное Оману за его многолетнюю приверженность деятельности по привлечению внимания к

этой серьезной угрозе безопасности людей во всем мире.

Серьезность этого вопроса доказывается статистикой. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает почти 1,2 миллиона человек — эта цифра сопоставима с уровнем смертности от малярии или ВИЧ/СПИДа, как отмечали ранее многие выступавшие. В то же время решение этой проблемы в значительной степени заключается в том, чтобы убедить водителей автомобилей, т.е. многих из нас, изменить свое поведение.

Исландия серьезно относится к рекомендациям, содержащимся во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма. В отличие от многих других стран в Исландии большинство дорожно-транспортных происшествий с фатальными последствиями происходит не в городах. Действительно, в последние годы уровень дорожно-транспортных происшествий в застроенных районах значительно сократился, в то время как три четверти дорожно-транспортных происшествий с фатальными последствиями в настоящее время приходится на сельскую местность.

Исследования подтверждают и другие выводы, объясняющие дорожно-транспортные происшествия целым рядом ключевых факторов, таких, как превышение скорости, вождение под воздействием алкоголя или наркотиков, отсутствие ремней безопасности и плохая инфраструктура. В свете этой информации министерство транспорта Исландии разработало четырехгодичную стратегию по повышению безопасности дорожного движения, выполнение которой началось весной этого года.

В Исландии, население которой насчитывает 300 000 человек, протяженность автодорог составляет 13 000 километров. Это означает, что в деятельности по улучшению дорожной инфраструктуры необходимо с осторожностью подходить к использованию имеющихся ресурсов. Поэтому для оценки того, где необходимо произвести срочные улучшения, используется система рентабельности.

Летом этого года правительство Исландии предприняло инициативу, направленную на сокращение случаев превышения скорости и более массовое использование ремней безопасности на загородных автомагистралях. Был заключен контракт с полицией в целях усиления осуществляемого ею надзора в этой области. Кроме того, в некоторых полицейских автомашинах были установлены специальные камеры. Соответствующая кампания была проведена в период с июня по сентябрь, поскольку в это время наблюдается наиболее интенсивное дорожное движение. Первые результаты этой инициативы были весьма позитивными. Средняя скорость движения, похоже, сократилась – было подсчитано, что сокращение скорости в среднем на один километр в час означает 3-процентное снижение уровня дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время власти Исландии готовят аналогичную кампанию, направленную против вождения под влиянием алкоголя или наркотиков, которая будет проводиться в течение всего года. Кроме того, ведется подготовка к созданию сети автоматических камер, регистрирующих скорость, что является долгосрочным проектом, который требует как технической подготовки, так и, возможно, введения нового законодательства.

Мы знаем, что гибель 1,2 миллиона человек, сколь бы трагичным это ни было, является лишь вершиной айсберга тех страданий, причиной которых являются дорожно-транспортные происшествия. Дорожно-транспортные происшествия оказывают весьма негативный экономический эффект на многие семьи и, следовательно, на экономическое положение многих стран. Исландия гордится тем, что она является автором резолюции A/60/L.8, которая была представлена сегодня ранее моим другом послом Фуадом аль-Хинаи.

Г-н Суарес Сальвиа (Аргентина) (*говорит по-испански*): Аргентинская делегация внимательно следила за инициативой Султаната Омана, осуществляемой через посредство его Представительства при Организации Объединенных Наций, которая касается рассмотрения в Организации вопроса о безопасности дорожного движения. Как видно из статистики, это явление по-прежнему представляет собой подлинный кризис в области общественного здравоохранения и затрагивает, в частности, наиболее уязвимые слои населения в развивающихся странах.

Всемирная организация здравоохранения сделала тревожные прогнозы, которые свидетельствуют о том, что если к 2020 году мы не предпримем срочных совместных мер на глобальном уровне, то дорожно-транспортные происшествия могут стать

третьей причиной гибели и увечий людей наряду с малярией, туберкулезом и ВИЧ/СПИДом. Многие исследования с применением различных подходов пытались поощрять более активное сотрудничество, внедрение новшеств, а также большую приверженность улучшению безопасности дорожного движения во всем мире. Хотя факторов, из которых складывается безопасность дорожного движения, довольно много, все эти исследования свидетельствуют о том, что основными причинами являются человеческий фактор, технические неполадки или несовершенство инфраструктуры.

Как справедливо отмечалось, в деле предотвращения гибели и травматизма людей в результате дорожно-транспортных происшествий важную роль играют многие секторы, и поэтому нам необходимо работать вместе с организациями гражданского общества, частным сектором и научными кругами. Когда причиной гибели людей становятся отсутствие навыков, неосторожность или просто случай, на ум приходит мысль о том, что, несмотря на прогресс, достигнутый в результате коллективного решения проблемы безопасности дорожного движения, как в рамках, так и вне рамок системы Организации Объединенных Наций, этот вопрос все еще далек от того, чтобы его рассматривать полностью решенной задачей.

Объем финансирования с целью сокращения травматизма, вызванного дорожно-транспортными происшествиями, не соответствует масштабам проблемы и в целом недостаточен для проведения необходимых кампаний по повышению информированности или для внедрения необходимых методов отслеживания, оценки и мониторинга результатов.

Как отмечено в пункте 2 доклада Генерального секретаря (документ A/60/181),

> «Международное сообщество должно возглавить 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».

В моей стране, Аргентине, каждая провинция, в соответствии с конституционными полномочиями, может разработать собственное дорожно-транспортное законодательство. Для того чтобы избежать дублирования нормативов в провинциях, Национальный конгресс, в котором провинции представлены на уровне сената, принял в 1995 году национальный дорожно-транспортный закон, который поддержали все провинции. Этот закон служит правовой основой и уполномочивает национальные органы власти осуществлять контроль за дорожным движением исключительно на национальных дорожных магистралях, охватывающий все вопросы, связанные с физической структурой, эксплуатацией, контролем за концессиями и безопасной грузоподъемностью. Местные власти — провинциальные и муниципальные — следят непосредственно за всеми другими аспектами, связанными с дорожным движением.

Весомое и активное участие гражданского общества Аргентины в этой сфере — а оно вносит широкомасштабный и важный вклад — в основном осуществляется посредством просвещения населении в области дорожного движения на всех уровнях.

Тот факт, что данный форум решил обсудить этот вопрос и что число авторов, выступающих в поддержку этого проекта резолюции, продолжает расти, свидетельствует о широком признании большинством государств-членов того факта, что для разрешения этого кризиса необходимы добрая воля и приверженность на политическом уровне.

Масштаб и характер участия государств на всех уровнях будут иметь важнейшее значение с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения. Мы поддерживаем рассматриваемый проект резолюции и различные рекомендации, содержащиеся в докладе Генерального секретаря (документ A/60/181) и призванные содействовать ускорению во всем мире реализации мероприятий, относящихся к дорожной безопасности. Если мы будем следовать этим рекомендациям, мы, возможно, спасем более пяти миллионов жизней в течение последующих 15 лет.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора в рамках прений по данному пункту.

Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/60/L.8, озаглавленному «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Прежде чем перейти к принятию решения, я хотел бы объявить о том, что после внесения дан-

ного проекта резолюции следующие страны присоединились к числу авторов документа A/60/L.8: Бельгия, Франция, Ямайка, Ливийская Арабская Джамахирия, Мадагаскар и Йемен.

Г-н Аль-Хумеймиди (Ирак) (*говорит по-английски*): Моя делегация хотела бы войти в число авторов проекта резолюции A/60/L.8.

Г-жа Давитян (Армения) (*говорит по-английски*): Я хотела бы только сказать, что наша делегация также хочет войти в число авторов данного проекта резолюции.

Г-жа Пинту Лопеш д'Алва (Гвинея-Биссау) (*говорит по-английски*): Наша делегация также хотела бы войти в число авторов проекта резолюции A/60/L.8.

Г-н Фильгейрас Риверо (Куба) (*говорит по-испански*): Наша делегация также хотела бы просить включить нашу страну в список авторов данного проекта резолюции.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я попрошу соответствующие делегации обратиться в Секретариат и подписать необходимые формы.

Могу ли я считать, что Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/60/L.8?

Г-н Суарес Сальвиа (Аргентина) (*говорит по-испански*): Прежде чем будет принято решение по этому проекту резолюции, я, с вашего разрешения, хотел бы внести несколько поправок в текст на испанском языке.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я прошу представителя Аргентины обратиться в Секретариат, чтобы внести поправки.

Могу ли я считать, теперь Ассамблея готова принять проект резолюции A/60/L.8?

Проект резолюции принимается (резолюция 60/5).

Исполняющий обязанности Председателя *(говорит по-английски):* Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет завершить рассмотрение пункта 60 повестки дня?

Решение принимается.

Заседание закрывается в 12 ч. 30 м.