



Генеральная Ассамблея

Шестьдесят восьмая сессия

82-е пленарное заседание

Четверг, 10 апреля 2014 года, 10 ч. 00 м.
Нью-Йорк

Официальные отчеты

Председатель: г-н Эш (Антигуа и Барбуда)

В отсутствие Председателя его место занимает г-н Хиари (Тунис), заместитель Председателя.

Заседание открывается в 10 ч. 15 м.

Пункт 12 повестки дня

Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения

Записка Генерального секретаря (A/68/368)

Проект резолюции (A/68/L.40)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-арабски*): Сейчас слово имеет представитель Российской Федерации для представления проекта резолюции A/68/L.40.

Г-н Кирьянов (Российская Федерация): Безопасность дорожного движения (БДД) была и остается одной из наиболее актуальных проблем современной жизни. Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий являются серьезной угрозой для глобального здравоохранения и оказывают крайне негативное влияние на социально-экономический прогресс и достижение устойчивого развития.

Включение тематики дорожной безопасности в повестку дня Генеральной Ассамблеи Организации

Объединенных Наций имело ключевое значение для более глубокого осознания международным сообществом глобальных масштабов этой проблемы, и, как следствие, привело к активизации действий правительств при поддержке Организации Объединенных Наций и других международных организаций на национальном, региональном и глобальном уровнях. Здесь также необходимо отметить роль первой министерской Всемирной конференции по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве в 2009 году. В принятой по итогам этого форума Московской декларации государства-участники рекомендовали Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций объявить период с 2011 по 2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Принятые в 2010 и 2012 годах по инициативе российской стороны резолюции 64/255 и 66/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций содействовали запуску в рамках Десятилетия широкомасштабной кампании по стабилизации и последующему сокращению прогнозируемой смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Целенаправленные шаги мирового сообщества по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма уже принесли позитивные свои результаты. Так, в течение последних нескольких лет во многих государствах отмечается

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 U-506). Поправки будут изданы после окончания сессии в виде сводного исправления.



тенденция к сокращению этого уровня. Дальнейшая коллективная работа на этом направлении сможет не только предотвратить гибель на дорогах многих тысяч людей, но и будет способствовать устойчивому социально-экономическому развитию во всем мире.

Обеспечение БДД является важным фактором эффективной реализации международных целей развития, в том числе в области устойчивого транспорта. Рассчитываем, что универсальные возможности по использованию безопасного транспорта будут признаны в качестве одного из приоритетов формирующейся глобальной повестки дня в области развития на период после 2015 года. Такая цель могла бы подразумевать развитие устойчивых транспортных систем, обеспечивающих, в частности, стабилизацию и дальнейшее снижение прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире.

Мы также поддерживаем курс Генерального секретаря Организации Объединенных Наций на укрепление координации системы Организации Объединенных Наций в сфере устойчивого транспорта. Исходим из того, что в рамках этой работы вопросам обеспечения дорожной безопасности будет уделено приоритетное внимание.

Со своей стороны, Россия подтверждает приверженность совместным международным усилиям по борьбе со смертностью и травматизмом на дорогах. На сегодняшний день в нашей стране ведется интенсивная работа по целому ряду направлений, предусмотренных федеральной целевой программой по повышению безопасности дорожного движения до 2020 года. Среди них — развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении, повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, развитие систем организации движения транспортных средств и пешеходов и оказания помощи пострадавшим в дорожных происшествиях, а также развитие системы подготовки водителей транспортных средств. За прошедшие 10 лет смертность в результате дорожно-транспортных происшествий сократилась более чем на 20 процентов. Транспортный риск, учитывающий прирост парка транспортных средств снизился почти вдвое.

Осенью этого года в Санкт-Петербурге состоится пятый Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», организуемый Советом Федерации Федерального собрания Российской Федерации. Мы приглашаем делегации всех стран принять в нем самое активное участие.

Для нас большая честь представить на рассмотрение Генеральной Ассамблеи проект резолюции «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/68/L.40). Проект основан на соответствующих резолюциях Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций прошлых лет, отражает прогресс, достигнутый международным сообществом в области дорожной безопасности, и ориентирован на наращивание многостороннего взаимодействия в интересах снижения уровня дорожно-транспортного травматизма, который признан серьезным вызовом в сфере социально-экономического развития. При этом очень важно, что резолюция закрепляет понимание того, что эффективное реагирование на глобальные вызовы в сфере БДД возможно только на путях многостороннего сотрудничества с участием в том числе частного сектора и организаций гражданского общества.

В проекте резолюции дается высокая оценка усилиям организаций системы Организации Объединенных Наций, прежде всего Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), региональных экономических комиссий и многосторонних банков развития, а также других международных структур. Приветствуются предпринятые странами-членами шаги по присоединению к соответствующим международным правовым инструментам и разработке всеобъемлющего национального законодательства в области дорожной безопасности с учетом основных факторов риска.

Ключевое значение имеет содержащийся в резолюции призыв к странам-членам решать проблему безопасности дорожного движения на основе комплексного подхода, предполагающего внедрение эффективной системы управления дорожной безопасностью, налаживание межведомственного сотрудничества, разработку национальных и местных планов безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020), повышение качества статистики и сбора данных о БДД.

Резолюция дает мандат ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций на продолжение усилий в поддержку реализации целей Десятилетия, включая содействие организации мероприятий в рамках третьей Глобальной недели дорожной безопасности под эгидой Организации Объединенных Наций с акцентом на задачи повышения безопасности детей на дорогах.

ВОЗ предлагается продолжить мониторинг хода реализации цели Десятилетия о стабилизации и снижении к 2020 году уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. В этом контексте в резолюции отмечается важность параметров и показателей для систематической оценки достигнутого прогресса.

Резолюция ориентирует Генерального секретаря Организации Объединенных Наций на продолжение усилий по содействию эффективному международному сотрудничеству в области безопасности дорожного движения, в том числе в более широком контексте устойчивого транспорта, а также на укрепление координации работы Организации Объединенных Наций в этой сфере. К странам-членам и международному сообществу в целом обращен призыв уделить должное внимание проблематике обеспечения дорожной безопасности при разработке глобальной повестки дня в области развития на период после 2015 года.

Резолюция приветствует предложение правительства Бразилии принять у себя в стране в 2015 году вторую глобальную конференцию высокого уровня для обзора прогресса в реализации Плана по осуществлению Десятилетия действий в области дорожной безопасности. Желаем нашим бразильским коллегам успехов в организации этого важного форума.

Представленный проект резолюции подробно обсуждался в ходе межправительственных консультаций с участием всех заинтересованных сторон. С глубоким удовлетворением отмечаем, что переговоры проходили в конструктивной атмосфере открытости и транспарентности, что позволило достигнуть консенсуса.

Выражаем искреннюю признательность всем делегациям, которые участвовали в согласовании проекта. Отдельно хотели бы поблагодарить коллег из ВОЗ и Европейской экономической комиссии

Организации Объединенных Наций за их весомый вклад в нашу работу.

Призываем все делегации поддержать резолюцию и приглашаем войти в число ее соавторов.

Г-жа Йео (Малайзия) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь выступать в Ассамблее от имени Малайзии. Я хотела бы воспользоваться этой возможностью, чтобы выразить признательность Российской Федерации за руководство дискуссиями, благодаря которым был разработан конкретный проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/68/L.40).

Прошла уже почти половина Десятилетия борьбы за безопасность на дорогах. Настало время подготовить аналитическую оценку. Несомненно, что есть множество успехов и достижений. Многие государства поделились информацией о своей работе по снижению дорожно-транспортного травматизма. Десятилетие борьбы способствовало привлечению внимания к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, побудило большее число стран к разработке стратегических планов и созданию ведущих учреждений и привело к началу новых важных инициатив.

Малайзия хотела бы подтвердить свою неизменную приверженность мероприятиям в рамках Десятилетия борьбы за безопасность на дорогах и осуществлению усилий по снижению дорожно-транспортного травматизма. В этой связи мы постоянно расширяем круг инициатив и программ в области безопасности дорожного движения и активизируем усилия по их реализации, что позволило сократить показатель смертности на 10 000 зарегистрированных автотранспортных средств с 3,55 в 2009 году до 2,9 в 2013 году.

В мае 2013 года Малайзия провела Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в ходе которой по всей стране были организованы различные программы на тему безопасности пешеходов. Среди этих программ — создание Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения пешеходной инфраструктуры, проведение конкурсов настенных рисунков в школах, покраска выцветших линий разметки пешеходных переходов и разработка информационно-просветительских программ.

Начиная с 2007 года Малайзия успешно внедряет образовательные программы в области безопасности дорожного движения во всех начальных школах, а также включила информационно-просветительскую кампанию за безопасность дорожного движения в национальную программу профессиональной подготовки в целях просвещения молодого поколения о важности обеспечения безопасности дорожного движения и повышения его информированности в этой области. Малайзия также начала серию еженедельных информационно-просветительских программ, предназначенных для участников дорожного движения, подвергающихся высокой степени риска, в частности мотоциклистов и пешеходов, с целью повысить осведомленность и информированность нынешних участников дорожного движения. Эти усилия дополняются информационно-просветительской работой через различные средства массовой информации, а именно телевидение, радио, печатные средства массовой информации и социальные сети.

Сознавая важное значение участия местных общин, Малайзия развернула также программы в области безопасности дорожного движения, ориентированные на общины. Каждый штат Малайзии будет работать с конкретным районом с целью обеспечить руководство и поддержку осуществляемых этой общиной инициатив в области безопасности дорожного движения, придерживаясь общей темы: «Инициативы общин на благо самих общин».

Благодаря сотрудничеству между Институтом исследований в области безопасности дорожного движения Малайзии и глобальной программой оценки новых автомобилей программа оценки новых автомобилей Ассоциации государств Юго-Восточной Азии завершила два этапа тестирования, в ходе которых проверке подверглись 25 пользующихся спросом моделей автомобилей, представленных на рынке региона в 2013 году.

Поскольку безопасность дорожного движения является всеобщей обязанностью, правительство активно сотрудничает с частным сектором, неправительственными организациями и общественностью в целом, поощряя их участие и вклад в инициативы в области безопасности дорожного движения. Признавая значение участия общественности, перед тем как разрабатывать новую политику в области безопасности дорожного движения, Малайзия постоянно интересуется мнением этих

групп и просит их представлять свои комментарии и замечания.

Мы можем — и должны — делать гораздо больше. Мы все имеем право на безопасность передвижения, вне зависимости от того, богаты мы или бедны, северяне мы или южане. У всех нас должен быть безопасный доступ к улицам, точно так же, как и доступ к чистой питьевой воде или образованию. На это имеют право все, но особенно наши дети.

В Конвенция о правах ребенка Организации Объединенных Наций ясно и конкретно говорится о том, что дети должны иметь право на чистую и безопасную окружающую среду. Данная Конвенция вступила в силу более 21 года тому назад — достаточный срок для того, чтобы под ее защитой родился и достиг совершеннолетия ребенок.

Однако во многих странах права детей по-прежнему не соблюдаются, когда они идут в школу или возвращаются из школы, а также играют на улице у дома. На основе этого проекта резолюции Генеральная Ассамблея утвердит проведение в 2015 году Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций с целью сосредоточить внимание на потребностях и правах детей на наших улицах и дорогах. В следующем году сотни организаций и сотни тысяч людей будут проводить кампанию за повышение безопасности наших детей на дорогах.

Мы должны уделять приоритетное внимание вопросам ограничения скорости автотранспортных средств на наших улицах до безопасного уровня с целью защитить всех участников дорожного движения, особенно детей; поощрять здоровый образ жизни; и создать безопасные и комфортные условия для передвижения пешком и езды на велосипедах. Мы должны прилагать больше усилий для поддержки концепции безопасной школы и превращать школьные общины в центры разработки местных мероприятий по обеспечению безопасности и экологической устойчивости транспорта. Мы должны уделять этому вопросу приоритетное внимание, которого он заслуживает, и включить его в национальные программы. В этой связи задача обеспечения безопасности дорожного движения должна быть включена в перечень новых целей в области устойчивого развития на период после 2015 года.

В качестве Глобального посланника кампании «Сделай дороги безопасными» я встречалась

со многими семьями, у которых в автомобильной аварии погиб ребенок или родитель. Посещая дома и больницы и лично видя последствия этих трагедий и повергнутых в горе и отчаяние людей, невозможно отступить и бездействовать. До сих пор интересы жертв дорожных происшествий не были представлены.

Но ситуация меняется. В поддержку Десятилетия борьбы под руководством г-на Робертсона и при координации со стороны программы Организации Объединенных Наций «Сотрудничество в области безопасности дорожного движения» проводится глобальная кампания «Сделай дороги безопасными»; во всем мире автомобильные клубы Международной автомобильной федерации ведут прекрасную работу под руководством ее президента Жана Тодта; и соответствующие резолюции Организации Объединенных Наций отражают призывы к действию.

В ходе моих поездок во многие страны я стала свидетельницей не только печали и утрат, но и различных способов реализации решений и защиты жизней людей: контроль за соблюдением правила о ношении шлемов во Вьетнаме; новые велосипедные дорожки в Коста-Рике; новая стратегия в области безопасности дорожного движения в Камбодже; экспериментальные проекты по повышению безопасности дорог, ведущих к школам, в Южной Африке; значительное сокращение показателей смертности и травматизма, которого удалось добиться России; и, в моей собственной стране, внедрение решений по проектированию дорог и разработке тестовых программ в области автомобильных аварий, которые демонстрируют приверженность Малайзии обеспечению безопасности дорожного движения.

Прекрасно, что Бразилия предлагает провести у себя в стране следующую всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, благодаря которой эта страна сможет изучить пути повышения безопасности дорожного движения. В месяцы, предшествующие министерской конференции, наши ожидания должны быть честолюбивыми.

Проблеме безопасности дорожного движения должно уделяться более значительное внимание в Организации Объединенных Наций. Нам нужны новые источники финансирования для поддержки кампании по обеспечению безопасности

дорожного движения, и нам необходимо придать новый импульс усилиям в поддержку нашей общей цели по проведению Десятилетия борьбы, начав с включения вопроса безопасности дорожного движения в цели на период после 2015 года. Давайте же все вместе подтвердим приверженность решению этой задачи и будем совместно работать над тем, чтобы сделать наши дороги более безопасными.

Лорд Робертсон (Соединенное Королевство) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь представлять Соединенное Королевство на сегодняшнем заседании, и я хотел бы поблагодарить наше правительство за предоставленную мне возможность.

Я являюсь Председателем Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения. Как бывший министр обороны Соединенного Королевства и Генеральный секретарь НАТО, я считаю, что мои слова о том, что массовая гибель людей на дорогах мира напоминает ничто иное, как войну, имеют определенный вес.

С тех пор как я в последний раз выступал в Генеральной Ассамблее шесть лет назад (см. A/62/PV.87), был достигнут значительный прогресс в объединении мировых усилий на борьбу со смертями и травмами в результате недостаточной безопасности дорожного движения. Опираясь на опыт Султаната Оман, осуществлявшего руководство процессом на раннем этапе, Российская Федерация провела в Москве первую Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения. Было провозглашено Десятилетие борьбы за безопасность на дорогах и согласован Глобальный план на Десятилетие. Я хотел бы отдать должное всем, кто участвует в продвижении этого процесса вперед.

С начала Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в мае 2011 года многие страны удвоили свои усилия по предотвращению дорожно-транспортного травматизма. В ряде стран были провозглашены новые национальные стратегии, и по оценкам благотворительной организации Блумберга, в настоящее время более 1,5 миллиарда человек находятся под защитой новых законов по безопасности дорожного движения в странах, где соответствующие программы. При поддержке фонда Международной автомобильной федерации «Автомобиль и общество» в странах Латинской Америки и Юго-Восточной Азии были

учреждены независимые программы тестирования автомобилей при столкновениях, призванные побудить потребителей требовать безопасных автомобилей. В некоторых проектах Всемирного банка в настоящее время применяется оценка безопасности при проектировании дорог.

Тем не менее, я должен сказать, что пока мы не продвинулись так, как некоторые из нас надеялись, или рассчитывали. В 2010 году, когда Генеральная Ассамблея объявила Десятилетие действий, более 100 стран одобрили цель стабилизации и сокращения случаев смертности на дорогах к 2020 году. Но мы еще не достигли уровней международного сотрудничества, политического руководства и ресурсов, которые необходимы для этого. Поэтому я хотел бы поздравить Бразилию за предложение провести конференцию на уровне министров по итогам половины Десятилетия. Это станет важной возможностью подтвердить приверженность проведению Десятилетия действий; наладить новые партнерские отношения между странами, регионами и с корпоративными донорами и донорами-филантропами; и придать импульс реальному продвижению вперед во второй половине Десятилетия действий.

Последний доклад Всемирной организации здравоохранения показывает вопиющий разрыв между странами с высоким уровнем дохода, где показатели смертности на дорогах уменьшаются, и остальными странами мира. Поэтому сотрудничество между странами, которые накопили опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения, и теми, которые нуждаются в помощи, должно быть приоритетной задачей. Необходимость поиска путей сотрудничества стала вопросом, поднятым президентом Бразилии Роуссефф, когда премьер-министр Соединенного Королевства Дэвид Кэмерон посетил страну в позапрошлом году, и ясно, что это важно для многих стран — членов Группы 20, где стремительными темпами осуществляется автомобилизация.

Повышение безопасности дорожного движения может показаться огромной задачей, но уделяя особое внимание главным структурным компонентам — управлению данными, проектированию и использованию дорог, автомобильным стандартам и новым технологиям, обеспечению пользования ремнями безопасности и шлемами и, прежде всего, соблюдению скоростного режима движения — страны могут снизить показатели смертности и

травм. Именно такой опыт Соединенного Королевства за многие десятилетия. Соединенному Королевству удалось разрабатывать соответствующую политику на основе постоянного внимания к безопасности дорожного движения, что позволило нам войти в число мировых лидеров в области безопасности дорожного движения с одним из самых низких показателей травматизма.

В этом году Соединенное Королевство отмечает 30 лет кампании по борьбе с вождением в нетрезвом виде, в результате которой, по оценкам, удалось спасти около 2000 человек. Это показывает позитивное воздействие кампании по информированности при эффективном приложении усилий — например, путем изменения отношения к вождению, поощрения социальной неприемлемости и неприятия такой практики.

Наряду с этим мы выступили в новаторской роли при создании Европейской программы оценки новых автомобилей, а также разработали нашу систему оценки безопасности шлемов, что помогает информировать мотоциклистов о том, насколько эффективно использование шлема защитит их от травмы головы. Эта система является уникальной в Соединенном Королевстве, и недавно она была удостоена международной премии безопасности дорожного движения принца Майкла.

Соединенное Королевство продолжает занимать жесткий подход к обеспечению безопасности дорожного движения. Однако для некоторых мелких правонарушений мы недавно создали дополнительные учебные курсы, нацеленные на изменение поведения водителей.

На международном уровне Соединенное Королевство также поддерживает безопасность дорожного движения. Министерство по вопросам международного развития выделяет 1,5 млн. фунтов стерлингов Глобальному механизму по вопросам безопасности дорожного движения, который размещается во Всемирном банке. Как член правления Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Соединенное Королевство добивалось учета аспектов безопасности дорожного движения в мероприятиях Всемирного банка и расширения взаимодействия с другими многосторонними банками в области развития. Правление транспортного сектора Всемирного банка недавно приняло решение не утверждать ни одного проекта

без всеобъемлющего рассмотрения условий безопасности дорожного движения в стране-заемщике.

Кроме того, министерство по вопросам международного развития работает непосредственно над повышением безопасности дорожного движения в странах-партнерах. Например, в Непале, где почти полмиллиона человек пострадали от дорожного травматизма в 2010 году, министерство улучшает условия безопасности на наиболее уязвимых горных дорогах и обеспечивает их устойчивость, сотрудничая с правительством в целях повышения эффективности мер в области безопасности дорожного движения. На основе программы доступа к африканским общинам министерство по международному развитию проводит прикладные исследования по повышению безопасности дорожного движения. В Танзании, например, в рамках его программ была проведена оценка эффективности различных мер по повышению безопасности дорожного движения для детей и взрослых.

На прошлой неделе Всемирный банк и Институт по показателям здоровья и оценке опубликован новый важный анализ глобального бремени болезней, вызванных автомобильным транспортом. По оценкам этого доклада — действительно, весьма впечатляющим — общая смертность в результате дорожного травматизма и загрязнения окружающей среды составляет 1,5 миллиона человек в год, что превосходит число пострадавших от СПИДа и малярии. Но в отличие от этих ужасных болезней, глобальные показатели смертности в результате транспортных происшествий возрастают. Эти данные укрепляет мнение Комиссии по безопасности дорожного движения во всем мире, что акцент на безопасности дорожного движения также может сыграть жизненно важную роль в улучшении условий жизни в городах и преодолении таких проблем, как плохое качество воздуха и отсутствие физической активности, что является причиной быстрого роста неинфекционных заболеваний.

Я благодарен Генеральной Ассамблее за то, что в данном проекте резолюции (A/68/L.40) учтен последний доклад Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения во всем мире «Безопасные дороги для всех: повестка дня в области охраны здоровья и развития на период после 2015 года». В центре этого доклада простой, но убедительный аргумент: дорожно-транспортные происшествия и травмы — бедствие для молодых людей нашей

планеты, страдания людей можно предотвратить, и у нас есть мощные рычаги и экономические инструменты для этого.

К концу этого года, во время обзора итогов за половину Десятилетия действий, мы должны подтвердить политическую и финансовую приверженность обеспечению дорожной безопасности. На заседаниях рабочей группы открытого состава на прошлой неделе Соединенное Королевство как член «тройки», помимо Австралии и Нидерландов, отметило важность расширения доступа к безопасному, устойчивому транспорту в рамках обсуждения блоков вопросов экономического роста, индустриализации, инфраструктуры и энергетики.

Как сказал премьер-министра Камерон, каждые шесть секунд кто-то погибает или получает серьезные увечья на дорогах мира. Рассмотрение этой проблемы должно быть одной из безотлагательных приоритетных задач для международного сообщества. Я хотел бы воздать должное Мишель Еоу в качестве посла «За безопасность дорожного движения», которая выступала до меня в ходе этих прений. Она мобилизовала свой талант и навыки общения для того, чтобы довести эту информацию до широкой аудитории. Но все мы должны удвоить наши усилия для безотлагательных действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Проблема, с которой мы до сих пор сталкиваемся — как воплотить слова и благие намерения, содержащиеся в этом проекте резолюции и предыдущих резолюциях Организации Объединенных Наций, в реальное и практическое сотрудничество и действия на наших улицах и дорогах. Мы должны сделать это для выполнения обещания в рамках Десятилетия действий и тем самым заложить основу для более безопасной и экологически устойчивой мобильности для всех.

Г-н аль-Хажри (Оман) (*говорит по-арабски*): От имени правительства Султаната Оман я хотел бы выразить искреннюю благодарность и признательность Его Превосходительству Генеральному секретарю за его доклад об усилиях по повышению безопасности дорожного движения во всем мире (A/68/368). В нем дается обзор самых последних событий в процессе осуществления рекомендаций, которые содержатся в резолюциях Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения во всем мире. Кроме того, я хотел бы дать

высокую оценку усилиям международного сообщества в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Мы гордимся тем, что наша страна первой выступила в Генеральной Ассамблее с инициативой проведения кампании «За безопасные автомобильные дороги», предложив включить пункт о безопасности дорожного движения в ее повестку дня на благо будущих поколений. Ассамблея впервые включила его в свою повестку дня на своей пятидесят седьмой сессии. На пленарном заседании, проходившем 22 мая 2003 года (см. A/57/PV.86), Ассамблея приняла резолюцию (резолюция 57/309), которую представил Султанат Оман, исходя из своей твердой убежденности в важности обеспечения безопасности дорожного движения на международном уровне.

Международное сообщество обращает особое внимание на связанные с нарушением безопасности дорожного движения трагические инциденты с целью более глубокого понимания общественностью необходимости ее повышения. Генеральная Ассамблея приняла ряд резолюций о безопасности дорожного движения во всем мире, и, кроме того, был проведен ряд заседаний на уровне министров с целью повышения осведомленности о трагических жертвах дорожно-транспортных происшествий, а также о необходимости строить безопасные дороги и предоставлять техническую помощь в области обеспечения безопасности на региональном и международном уровнях.

В связи с тем, что вопрос о безопасности дорожного движения стал важным пунктом повестки дня Организации Объединенных Наций и других международных организаций, международное сообщество придает огромное значение сотрудничеству со всеми заинтересованными сторонами с целью положить конец этому такому опасному явлению, как его нарушения. По статистике Организации Объединенных Наций, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает около 1,2 миллиона человек, и это в дополнение к миллионам людей, которые получают увечья и становятся инвалидами. Это чревато для международного сообщества серьезными социальными, экономическими, финансовыми и гуманитарными последствиями.

Султанат Оман прилагает огромные усилия для повышения безопасности дорожного движения. Например, в Султанате был принят декрет, учредивший национальный комитет по безопасности дорожного движения с целью формулирования единообразной всеобъемлющей стратегии по сокращению численности дорожно-транспортных происшествий и разработки соответствующих международным критериям стандартов. Что касается усилий по повышению уровня осведомленности, то мы периодически проводим обзор статистики дорожного движения и ежегодно выпускаем около 1 миллиона пропагандистских листовок, которые распространяются во всех провинциях Султаната и предназначаются для участников дорожного движения, школьников и всех слоев общества. Мы также производим информационно-пропагандистские кинофильмы, которые были удостоены международных премий. Для повышения осведомленности будущих поколений о безопасности дорожного движения мы создали дорожную школу для детей, которая использует модель идеально интегрированного города. Кроме того, полицейские силы Султаната Оман в сотрудничестве с соответствующими правительственными учреждениями занимаются планированием и следят за осуществлением мер в области обеспечения дорожной безопасности. У нас периодически обновляются учебные пособия по проектированию дорог, с тем чтобы они соответствовали требованиям местных и международных стандартов в области безопасности. В дополнение к этому мы создали вебсайт для министерства общественного транспорта с целью предоставления всеобъемлющей информации в области обеспечения дорожной безопасности, а также для ответов на вопросы населения.

В заключение мы хотели бы выразить признательность и благодарность Российской Федерации за представление проекта резолюции, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». Для активизации международных усилий в этой области, а также руководствуясь своим стремлением сотрудничать ради достижения общей цели защиты прав человека и активизации международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения, мы призываем Генеральную Ассамблею принять этот проект резолюции консенсусом.

Г-н Мамаболо (Южная Африка) (*говорит по-английски*): Наша делегация приветствует эти важные прения, созданные с целью рассмотрения проекта резолюции, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/68/L.40). Мы поддерживаем его принятие и надеемся, что все страны мира, в частности развивающиеся страны, будут продолжать добиваться повышения безопасности на своих автодорогах.

Действительно, вопрос о безопасности дорожного движения сопряжен с необходимостью добиваться позитивных изменений в наших странах, поскольку в результате дорожно-транспортных происшествий в наших общинах миллионы людей получают серьезные травмы, а многие даже погибают. Мы согласны с мнением о том, что дорожно-транспортные происшествия являются серьезной проблемой в области здравоохранения и развития с широким спектром социально-экономических последствий, которые значительным бременем ложатся на наши национальные системы.

По этой причине жизненно важно, чтобы, добиваясь обеспечения устойчивого развития, наши правительства продолжали инвестировать средства в создание устойчивой в климатическом отношении дорожной инфраструктуры, способной выдерживать необычные погодные условия, характерные для нашего времени, и удовлетворять потребности растущего населения наших стран. Для нас также чрезвычайно важно придать большую значимость этому проекту резолюции посредством укрепления основ национальной политики.

В 1996 году в Южной Африке был принят Национальный закон о безопасности дорожного движения, который регулирует деятельность по эксплуатации дорог и содействует обеспечению безопасности на дорогах. Этот закон также дает автоинспекторам право останавливать автомобилистов на дорогах, осматривать их автомобили, проверять срок действия их водительских удостоверений и выписывать штрафы в случае необходимости. Я должен упомянуть о том, что, в соответствии с нашей политикой недопущения дискриминации, правила дорожного движения в Южной Африке применяются без дискриминации и относятся ко всем участникам дорожного движения на основе принципов равенства и недопущения дискриминации.

Кроме того, в 1997 году наш национальный департамент транспорта начал кампанию по безопасности дорожного движения под лозунгом «Доехать живыми» в качестве краткосрочной инициативы, направленной на сокращение масштабов массовой гибели на дорогах. Данная кампания также сыграла важную роль в достижении позитивных изменений в жизненных установках участников дорожного движения. При ее помощи правительству Южной Африки удалось резко сократить смертность в результате дорожных происшествий и повысить готовность и быстроту реагирования наших правоохранительных ведомств и службы здравоохранения, в особенности в периоды наиболее интенсивного дорожного движения в национальном календаре. Благодаря своему успеху, кампания «Доехать живыми» сейчас превратилась в постоянную круглогодичную кампанию, которая активизируется во время наиболее интенсивного дорожного движения в периоды отпусков.

В 2006 году в качестве еще одного примера своей приверженности безопасности дорожного движения правительство Южной Африки объявило октябрь месяцем транспорта. Месяц транспорта, который теперь является ежегодным проектом, используется для оценки прогресса страны в деле обеспечения надежными и безопасными дорогами и способами транспортировки всех участников дорожного движения в стране. В течение этого месяца правительство оценивает транспортную инфраструктуру и определяет способы, при помощи которых можно улучшить систему общественного транспорта и дороги. Департамент транспорта вскоре закончит разработку долгосрочного национального генерального плана, предназначенного для улучшения роли транспорта в содействии социально-экономическому развитию путем расширения инфраструктуры и услуг, которые отвечают потребностям южноафриканских участников дорожного движения.

В августе 2013 года департамент транспорта также начал вручать премиальный сертификат на получение стипендии в области безопасности дорожного движения имени Зенани Манделы и осуществлять инициативу по безопасности дорожного движения. Стипендия является инициативой Международной федерации автомобильного фонда, базирующейся в Соединенном Королевстве и сотрудничающей с Организацией Объединенных

Наций совместно с департаментом транспорта Южной Африки и с Мемориальным центром Нельсона Манделы. Ее цель заключается в том, чтобы предложить молодым южноафриканцам возможность учиться вместе с талантливыми квалифицированными специалистами всего мира и учиться у них, преследуя совместную цель улучшать безопасность дорожного движения в интересах общин в их родных странах.

Стипендия Зенани Манделы также предназначена для того, чтобы побуждать молодых лидеров Южной Африки присоединяться к всемирному движению, которое пропагандирует Десятилетие действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), нацеленное на повышение информированности и на поддержку международных мер по уменьшению последствий неэффективной безопасности дорожного движения посредством пристального внимания к пяти компонентам безопасности дорожного движения. Десятилетие действий было провозглашено с целью снижения и стабилизации показателя смертности на дорогах на 50 процентов к 2010 году и в последующий период, и мы призываем оказать этой инициативе всемирную поддержку. В связи с этим Южная Африка разработала свою собственную стратегию в рамках Десятилетия действий, направленную на улучшение просвещения и правоприменения в целях борьбы с неправильным поведением на дорогах в соответствии с передовой международной практикой.

На глобальном уровне Южная Африка является государством-участником ряда международных конвенций, связанных с транспортом и безопасностью дорожного движения, а также сторонником Десятилетия действий, наряду с активизацией ею кампании по безопасности дорожного движения «Доехать живыми». Давайте же будем продолжать совместную работу, с тем чтобы поддержать реализацию целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Г-н Родригес Лагуэнс (Аргентина) (*говорит по-испански*): Вначале я хотел бы поблагодарить Председателя за организацию этих важных прений по безопасности дорожного движения во всем мире.

Аргентина является твердым сторонником Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы),

объявленного Организацией Объединенных Наций в 2010 году и направленного на стабилизацию и, в конечном счете, сокращение числа жертв дорожно-транспортных происшествий в мировых масштабах путем усиления деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

В 2008 году президент Аргентины Кристина Фернандес де Киршнер направила в национальный конгресс законопроект, получивший всеобщее политическое и общественное одобрение, на основе которого под эгидой министерства внутренних дел и транспорта был принят закон, учреждающий национальное агентство по безопасности дорожного движения и возводящий борьбу за безопасность дорожного движения в ранг государственной политики. Закон предусматривает создание агентства и предоставление ему бюджетных средств, обеспечивающих его функционирование на межюрисдикционной основе в рамках нашей федеральной системы. После его создания мы воплотили в жизнь национальный план просвещения в области безопасности дорожного движения, который охватывает государственные и частные школы на каждом уровне по всей стране; учреждение единых стандартов выдачи национальных водительских прав; национальный план контроля за скоростью движения с использованием технологии на всех национальных автомагистралях; план, регулирующий вождение автомобиля в нетрезвом виде; план использования ремней безопасности и мотоциклетных шлемов и национальный наблюдательный центр в области безопасности дорожного движения для предоставления статистических данных, утвержденных Международным транспортным форумом. За последние пять лет мы достигли конкретных результатов, которые отражены в докладе Всемирной Организации здравоохранения. Мы сократили численность пострадавших от дорожно-транспортных происшествий на 14 процентов на каждые 100 000 жителей, а уровень пострадавших от дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов на каждые 10 000 автомобилей за тот же период, что свидетельствует о спасении 5900 жизней, что почти равно числу жертв дорожно-транспортных происшествий, который наблюдается у нас в каждый конкретный год.

Мы говорим о жертвах, и мы должны отметить, что все стратегии, применяемые на национальном уровне, были разработаны совместно с

организациями гражданского общества, которые являются неотъемлемой частью нашего национального агентства безопасности дорожного движения — факт, который имеет особое отношение к семьям и друзьям жертв дорожно-транспортных происшествий, о которых я хочу здесь сказать. Они служат для нас ориентиром на этом пути, и они всегда с нами.

Политика, о которой я говорил, и ее результаты были признаны на международном уровне, в частности в ходе последнего заседания структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», проведенного в поддержку Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Министр внутренних дел и транспорта Аргентины Флоренсио Рандассо получил награду в знак признания налаженных им взаимоотношений и проделанной им работы с гражданским обществом в рамках Глобального механизма по обеспечению безопасности дорожного движения, среди других наград. Кроме того, следует отметить, что работа министра Рандассо была признана Международной автомобильной федерацией, Всемирным банком и другими организациями, такими как Всемирная организация здравоохранения.

Аргентинская Республика поддерживает проект резолюции, который находится сейчас на рассмотрении Генеральной Ассамблеи и соавтором которого она является (A/68/L.40). Некоторые из ключевых положений данного проекта резолюции заслуживают более пристального внимания — например, необходимость поощрения национальными правительствами принятия конкретных мер по обеспечению безопасности дорожного движения в краткосрочной перспективе и предположение о создании ведущих организаций во всех странах. Сегодня крайне необходимо обеспечить им соответствующие бюджеты и институциональные операции и привлечь к участию все слои общества.

Мы не можем больше дожидаться проявления конкретной решимости в этой области. Мы должны начать работу по установлению конкретных целей и эффективных, сопоставимых показателей, таких как число жертв на 100 000 жителей, число жертв на 10 000 автомобилей. Мы также должны соблюдать определенные показатели, такие как использование шлемов и ремней безопасности, исследования по

средней скорости передвижения и распространенность употребления алкоголя и наркотиков, а также создать основную базу данных по каждой стране. В этом мы рассчитываем на поддержку Всемирной организации здравоохранения.

Кроме того, крайне важно продвигать региональные инициативы, таких как Иbero-американский центр мониторинга безопасности дорожного движения, который объединяет органы безопасности дорожного движения стран Иberoамерики, особенно Латинской Америки. Кроме того, мы знаем, что при поддержке Организации Объединенных Наций меры, принятые в рамках этой инициативы, могут быть реализованы и в других регионах. Функция технического сотрудничества Иbero-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения была упомянута Генеральным секретарем Пан Ги Муном в его последнем докладе, озаглавленном «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/68/368).

Главная цель Центра — координация стратегических действий в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы). В этой связи мы считаем, что обучение водителей, сбор статистических данных, разработка планов управления и решение самой серьезной проблемы нашего региона, связанной с мотоциклами, являются приоритетными задачами, на которых мы должны сосредоточить свои усилия в краткосрочной перспективе.

Мы добились реального прогресса в Аргентине, но мы знаем, что многое еще предстоит сделать. Как отметила Всемирный посол кампании «За безопасность дорожного движения» Мишель Йео — и что является лозунгом Десятилетия, который принял наш министр внутренних дел и транспорта, — «Сообща мы можем спасти миллионы жизней».

Г-н Джава (Сирийская Арабская Республика) (*говорит по-арабски*): Прежде всего от имени нашей делегации я хотел бы выразить нашу признательность делегации Российской Федерации за ее успешные усилия и руководящую роль во время неофициальных переговоров по проекту резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/68/L.40). Проект резолюции касается одного из самых важных вопросов, входящих в повестку дня Организации Объединенных Наций и всего мира, в частности безопасности людей.

Наша делегация приняла участие в неофициальных консультациях по данному проекту резолюции и, как и в прошлые годы, стала одним из его авторов. Мы считаем, что это важный проект резолюции, касающийся начала Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), которое мы приветствовали. В проекте резолюции содержится призыв к сотрудничеству между государствами-членами и учреждениями Организации Объединенных Наций, частным сектором и неправительственными организациями в усилиях, направленных на достижение максимальной степени безопасности дорожного движения. В этой связи мы хотели бы подчеркнуть важность учета этого важного вопроса во всех будущих программах Организации Объединенных Наций в области развития. Мы хотели бы также подчеркнуть, что устойчивость транспортного сектора и повышение безопасности дорожного движения требуют приверженности развитых стран оказанию помощи развивающимся странам, особенно тем, которые сталкиваются с чрезвычайными обстоятельствами, путем незамедлительного наращивания потенциала, финансирования и передачи технологий.

Наше правительство решительно поддерживает все усилия по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире. Мы присоединились к соответствующим конвенциям Организации Объединенных Наций по дорожному транспорту и дорожным знакам. Правительство также уделяет большое внимание вопросу безопасности на автомобильных дорогах и его воздействию на жизни людей и развитие. Правительство также создало комитет высокого уровня под председательством премьер-министра и при участии ряда правительственных ведомств, а также организаций гражданского общества, с тем чтобы разработать национальную стратегию обеспечения безопасности дорожного движения. Совет государственного органа по безопасности дорожного движения в Сирии возглавляет усилия, направленные на поддержание технического состояния всех дорог в соответствии с глобальными характеристиками, а также на обеспечение безопасности дорожного движения. Он также способствует усилиям по сбору данных о безопасности дорожного движения и административных системах и повышает осведомленность о правилах безопасности дорожного движения в

сотрудничестве с соответствующими субъектами и организациями гражданского общества.

Несмотря на все усилия, предпринимаемые сирийским правительством по улучшению безопасности дорожного движения, мы столкнулись с рядом трудностей, которые препятствуют этим усилиям, включая продолжающееся введение некоторыми странами и региональными структурами незаконных односторонних мер экономического принуждения против народа и правительства нашей страны. К сожалению, эти меры направлены на жизненно важные секторы, включая транспорт, энергетику, финансы и торговлю, и негативно сказываются на усилиях государственного и частного секторов во всех сферах развития, особенно на планах строительства мощной инфраструктуры, включая дороги, а также на улучшении спецификации для дорог с учетом стандартов безопасности.

Вооруженные террористические группы, которые проходят подготовку в иностранных государствах, финансируются и оснащаются ими, совершают неизбирательные нападения на гражданских пассажиров и торговые и транзитные конвои. Они также устанавливают на дорогах мины и взрывные устройства, которые уносят жизни тысяч пассажиров, включая детей, и приводят к большому числу физических увечий. Они также сеют страх и ужас среди сирийцев, которые передвигаются по дорогам и которым раньше на протяжении десятилетий были обеспечены охрана и безопасность на дорожных магистралях. Более того, этот катастрофический террор сказался на состоянии сирийской экономики и важной роли дорожной сети, как с экономической, так и коммерческой точки зрения, в качестве основного средства перемещения товаров внутри Сирии и через границы.

Наконец, мы хотели бы подтвердить важность проявления подлинной политической воли со стороны всех государств-членов для оказания помощи сирийскому правительству в решении этих двух важных проблем и обеспечении успешной реализации государственных планов развития, включая те, которые направлены на повышение безопасности дорожного движения.

Г-н Ботто (Монако) (*говорит по-французски*):
Наша делегация благодарит Генерального секретаря за его доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/68/368). Этот доклад

напоминает нам о печальной картине 2010 года, когда в результате дорожно-транспортных происшествий в мире погибло более 1 миллиона человек. Резолюция 66/260 от 19 апреля 2012 года, соавтором которой было Монако, призвала государства-члены принять меры для повышения безопасности дорожного движения в рамках пяти компонентов Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы). В большинстве дорожно-транспортных происшествий виновны водители — превышение скорости, неумение справиться с управлением автомобилем, высокий уровень алкоголя в крови и невыполнение главных требований правил дорожного движения.

Эти общие причины всем хорошо известны. Поэтому нам крайне необходимо укрепить работу по предотвращению аварий и защите участников дорожного движения, в частности наиболее уязвимых, таких как мотоциклисты и пешеходы. В 2011 году только в Княжестве Монако 2 человека погибли и 232 получили разного рода травмы. Два года назад князь Альбер II назвал безопасность дорожного движения одним из национальных приоритетов, и положение дел на дорогах значительно улучшилось. В 2012 и 2013 годах в нашем Княжестве на дорогах никто не погиб, а число дорожно-транспортных происшествий пошло на спад. Однако две трети участников автомобильных аварий в 2013 году все еще составили двухколесные транспортные средства. В этой связи правительство Княжества, с одной стороны, провело для водителей серию информационно-просветительских кампаний в средствах массовой информации, а, с другой стороны, установило новые дорожные знаки. Кроме того, работа по обустройству городов предусматривает такие вещи, как установка световых табло, напоминающих водителям об ограничении скорости на наиболее опасных участках дорог. Что касается юридической области, то уголовный кодекс Монако предусматривает наказание в виде штрафа или тюремного заключения за управление автомобилем в явно нетрезвом состоянии или в состоянии алкогольной интоксикации.

Наконец, одним из главных направлений политики Монако в области обеспечения безопасности дорожного движения является просвещение детей и молодежи. В начальных школах проводятся теоретические и практические просветительские

занятия с тем, чтобы дети понимали и соблюдали знаки, которые устанавливаются на автотрассах и дорогах. Посещение обязательных уроков для учеников в возрасте 12 лет и факультативных занятий для учащихся в возрасте 14 лет дает им право на получение школьного аттестата по безопасности дорожного движения. Кроме того, для управления мопедами нужно иметь специальные водительские права, которые выдаются детям, достигшим 14 лет, и которые действительны и за рубежом. Монако была одной из первых стран, которая ввела экзамен для водителей этой категории транспортных средств.

Г-жа Пауэр (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Соединенные Штаты с удовлетворением отмечают, что являются соавтором этого всеобъемлющего проекта резолюции по безопасности дорожного движения (A/68/L.40) и настоятельно призывают его принять. Мы стали соавтором этого проекта резолюции, потому что в мире в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают более 1,2 миллионов человек и потому что многие из смертей можно предотвратить путем совершенствования проектирования дорог, управления транспортными потоками, оборудования, обеспечивающего безопасность, и срочного реагирования на аварии.

Однако, что еще важнее, — это поведение водителей. Превышение скорости и нежелание выполнять правила дорожного движения являются главными убийцами. Роль алкоголя в гибели людей на дорогах тоже хорошо известна, и ее мы никогда не должны недооценивать. В последние годы, тем не менее, над нами нависла новая смертельная угроза в виде разговоров по мобильному телефону или обмена текстовыми сообщениями. Исследования показывают, что вероятность аварии у пользователей мобильными телефонами более чем в пять раз выше, чем у сосредоточенных водителей и что обмен текстовыми сообщениями во время управления автомобилем замедляет реакцию водителя в такой же мере, как и содержание 0,08 алкоголя в крови водителя, что свидетельствует о его нетрезвом состоянии. В Соединенных Штатах из-за обмена текстовыми сообщениями во время управления автомобилем уже погибло больше подростков, чем в результате нетрезвого состояния. Однако эта проблема не ограничивается одними подростками или промышленно развитыми

странами. Она распространяется так же быстро, как и сама технология.

Во всем мире доступ к мобильному телефону имеют шесть из семи человек, а на дорогах циркулируют более 1 миллиарда автомобилей. В густонаселенных районах с узкими дорогами и слабой инфраструктурой повышенному риску подвергаются мотоциклисты и пешеходы. Очень многие водители просто не понимают опасности отвлечения их взгляда, хоть на мгновение, от дороги. Если нетрезвые водители встречаются эпизодически, то пользование портативными устройствами имеет хронический характер. Никто не должен умирать или быть убитым из-за текстового сообщения.

Этот урок мы уже начинаем усваивать. В начале этой недели штат Мэриленд, здесь в Соединенных Штатах, ввел более жесткое наказание для водителей, которые совершают дорожно-транспортное происшествие из-за обмена текстовыми сообщениями или разговоров по мобильному телефону во время управления автомобилем. Этот новый нормативный акт назван законом Джейка Оуэна, пятилетнего мальчика, который три года назад так и не дожил до шести лет, потому что один водитель отвлекся и врезался в автомашину, в которой находилась вся семья этого ребенка. В 2010 году Генеральный секретарь запретил сотрудникам Организации Объединенных Наций обмениваться текстовыми сообщениями за рулем. Примерно такой же стандарт для работников учреждений Соединенных Штатов ввел и президент Обама. Если говорить о глобальных масштабах, то законы об ограничении использования водителями портативных устройств во время вождения уже приняли более 70 стран. Мы непременно должны воспользоваться этим моментом и обеспечить выполнение таких законов.

Автомобиль — это не только средство передвижения, но и потенциальное оружие. По сравнению с другими водителями, у водителя, который во время управления автомобилем занимается другими делами, риск аварии, как минимум, в четыре раза выше. Когда водитель обменивается текстовыми сообщениями, возможность дорожно-транспортного происшествия повышается в 20 раз. Это — просто безрассудство, которому необходимо положить конец.

Два года назад 18-летняя Тейлор Сауэр высадила своего друга у колледжа и поехала домой. На

скорости 88 миль в час она постоянно обменивалась текстовыми сообщениями по мобильному телефону и врезалась в полуприцеп. За мгновение до смерти она отправила своему другу следующее сообщение: «Я не могу сейчас обсуждать этот вопрос. Управлять автомобилем и общаться в «Фейсбуке» небезопасно. Ха-ха-ха».

Безопасность дорожного движения во всех ее аспектах — это очень серьезное дело. Нам нужно извлечь много уроков, чтобы свести к минимуму такую опасность. Поэтому наша общая задача и наш общий императив, которые закреплены в рассматриваемом нами сегодня проекте резолюции, состоят в том, чтобы извлечь эти уроки до, а не после того, как станет уже слишком поздно.

Г-н Патриота (Бразилия) (*говорит по-английски*): Я благодарю Исполняющего обязанности Председателя за руководство обсуждением весьма важного вопроса о безопасности дорожного движения. Нам нужно углубить в Организации Объединенных Наций понимание того, что дорожно-транспортные происшествия являются одной из главных причин гибели людей во многих густонаселенных странах, в том числе и в моей. День за днем по всему миру на улицах и дорогах гибнут и получают увечья тысячи людей.

Мы поздравляем Российскую Федерацию с успешным руководством переговорами по проекту резолюции A/68/L.40, который озаглавлен «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» и который сегодня представлен на рассмотрение Генеральной Ассамблеи. Бразилия является одним из авторов этого проекта резолюции и с удовлетворением всецело поддерживает этот важный пункт повестки дня как страна, которая в 2015 году будет принимать следующую конференцию высокого уровня по вопросу безопасности дорожного движения во всем мире. Мы берем на себя обязательство провести эту конференцию достойно и ответственно. Мы знаем, что решение этого вопроса на международном, национальном и местном уровнях поможет сохранить жизни людей, укрепить их здоровье и продвигать развитие. Именно так сказала президент Дилма Роуссефф в своем заявлении, с которым она выступила на открытии общих прений текущей сессии Генеральной Ассамблеи (см. A/68/PV.5).

Я хотел бы воспользоваться этой возможностью, чтобы также приветствовать присутствующего здесь бразильского конгрессмена г-на Уго Лиля, который председательствует в парламентской группе по защите безопасности дорожного движения и который разработал национальный закон, предусматривающий ограничение потребления алкоголя водителями автотранспортных средств и введение более суровой уголовной ответственности.

Нынешние показатели дорожно-транспортных происшествий в современном мире недопустимо высоки и указывают на тревожные прогнозы на ближайшее будущее. Случаи гибели и тяжелого травматизма людей в результате аварий на дорогах стали одной из самых серьезных проблем в области здравоохранения, с которыми сталкивается сегодня международное сообщество, поскольку уровень смертности, связанной с дорожно-транспортными происшествиями, намного выше, чем уровень смертности, связанной с другими транспортными системами. По сведениям Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в результате аварий на дорогах гибнут 1,3 миллиона человек, а от 20 до 50 миллионов человек получают телесные повреждения. Если мы не изменим такую тенденцию, то к 2020 году показатель смертности на дорогах достигнет 2,3 миллиона человек и выйдет на шестое место среди основных причин смерти людей. Сокращение показателя смертности в результате дорожно-транспортных происшествий является глобальной проблемой, с которой сталкиваются как развитые, так и развивающиеся страны. Если выделить одну цель, которую можно было бы назвать всемирной, то это именно эта цель, и не удивительно, что эта проблема была признана как приоритетная в документе, подготовленном координаторами Рабочей группы открытого состава по целям в области устойчивого развития.

В марте 2010 года Организация Объединенных Наций объявила период 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения и призвала государства-члены стабилизировать и затем снизить прогнозируемый уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за счет активизации мер на национальном, региональном и глобальном уровнях. Эта инициатива позволила обеспечить лучшее понимание важности совершенствования транспортной инфраструктуры, принятия

превентивных мер, мер наказания и других норм дорожной безопасности, а также предоставления надлежащей скорой медицинской помощи людям, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, — и не только взрослым, но, главное, детям, которые испытывают на себе гораздо более тяжелое воздействие — прямое или косвенное — в результате потери родителей или опекунов.

Несмотря на заметные признаки прогресса, повседневная реальность по-прежнему привлекает наше внимание к тому факту, что необходимо сделать больше. В настоящее время около 27 процентов случаев гибели и травматизма в результате дорожных аварий составляют случаи с пешеходами и велосипедистами. Но в развивающихся странах этот показатель достигает 75 процентов. Пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты составляют главную группу риска и заслуживают должного внимания при разработке государственных мер, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий.

Жизнь человека бесценна, а гибель непоправима. Причиняемая ею членам семьи погибшего боль невыносима, и это должно заставить нас принять решительные меры на всех уровнях. Травматизм в результате дорожных аварий ложится тяжелым бременем на общество. Согласно Институту прикладных экономических исследований — бразильского экономического института, — в 2005 году издержки дорожно-транспортных происшествий на федеральных, государственных и муниципальных дорогах составили около 8 млрд. долл. США. Предыдущий показатель за 2003 год составлял около 2 млрд. долл. США. В 2012 году в результате дорожно-транспортных происшествий в Бразилии более 150 миллионов человек были госпитализированы в государственные больницы, что обошлось в 90 млн. долл. США. Количество госпитализированных людей, пострадавших в результате аварии с мотоциклами, составило 80 000 человек, а стоимость оказания им медицинской помощи достигла 45 млн. долл. США. В 2011 году был принят пересмотренный национальный план, в соответствии с которым скорая медицинская помощь может теперь быстрее достигать места происшествия благодаря использованию сети передвижных бригад скорой помощи, находящихся в состоянии максимальной готовности.

Мы считаем, что повышение дорожной безопасности требует многодисциплинарных действий и усилий, направленных на устранение таких основных факторов риска, как неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, отказ от ношения шлемов, управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков, движение со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, и превышение скорости, а также обмен текстовыми сообщениями и ненадлежащее использование сотовых телефонов во время вождения, о чем говорится в обсуждаемом нами сегодня проекте резолюции. Принятие и выполнение законов, касающихся этих общих факторов риска, являются приоритетной задачей бразильских властей. Наилучшими примерами этого являются проведение с июня 2008 года политики нулевой терпимости в вопросах содержания алкоголя в крови водителей и обязательное использование антиблокировочной тормозной системы и подушек безопасности в новых автомобилях начиная с января 2014 года. Еще одним примером является мобилизация усилий благодаря Национальному пакту за сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, который был разработан в 2011 году министерством городов и министерством здравоохранения и в сентябре 2012 года был подкреплен президентом страны Дилмой Роуссефф благодаря партнерствам с гражданским обществом.

Бразилия принимает самое активное участие в реализации ряда международных инициатив, направленных на активизацию сотрудничества в вопросах безопасности дорожного движения, в рамках разработанной ВОЗ глобальной инициативы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». Мы также убеждены, что Десятилетие действий за безопасность дорожного движения (2011–2020 годы) является идеальными рамками для международного сотрудничества и столь необходимой поддержки в деле разработки национальных планов, возможно и желательно в более широких рамках повестки дня в области развития на период после 2015 года.

В заключение мы хотели бы поблагодарить всех членов за поддержку предложения бразильского правительства провести следующую всемирную министерскую конференцию по безопасности

дорожного движения в 2015 году, скорее всего, в конце ноября или в начале декабря. О мерах по созданию подготовительного комитета будет сообщено в надлежащее время, и мы рассчитываем на активную поддержку в этом деле со стороны партнеров и организаций, с тем чтобы намеченная на будущий год конференция могла содействовать достижению общей цели повышения безопасности дорожного движения благодаря активизации международного сотрудничества.

Г-н Рэттрей (Ямайка) (*говорит по-английски*): Ямайка благодарит Генерального секретаря за представление доклада Всемирной организации здравоохранения (A/68/368) о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Мы отмечаем очень широкое освещение целого ряда мер и программ, осуществляемых по всему миру в интересах достижения целей и задач Десятилетия действий за безопасность дорожного движения.

Ямайка с удовлетворением подчеркивает, что наши действия и программы отражают глобальные тенденции, и рада присоединиться к числу авторов рассматриваемого проекта резолюции (A/68/L.40). Следует отметить, что существует широкое признание необходимости уделять больше внимания глобальной проблеме дорожной безопасности как средству содействия национальному развитию и даже глобальному развитию.

Ямайка согласна с тем, что необходимо больше сделать для комплексного решения проблемы безопасности дорожного движения, в том числе за счет более строгого соблюдения законов и положений, регулирующих безопасность дорожного движения, и проведения их в жизнь, усовершенствования норм безопасности автомобилей, повышения внимания участников дорожного движения, устранения пяти основных факторов риска и инвестиций в помощь и услуги пострадавшим в результате аварии.

Наш опыт научил нас придавать большую важность многосекторальному сотрудничеству в решении проблемы участвовавших случаев гибели и травматизма людей в результате дорожно-транспортных происшествий. Это привело к активизации усилий и к лучшему пониманию необходимости наращивания потенциала и разработки скоординированных мер и программ с участием всех заинтересованных сторон в целях повышения дорожной безопасности в нашей стране. В 2013 году Ямайка

имела честь быть удостоенной престижной Международной награды принца Майкла Кентского в области дорожной безопасности, что стало признанием ее успехов в сокращении числа смертельных аварий на дорогах страны. Наш Национальный совет по дорожной безопасности был признан в качестве образцово-показательного эффективного ведущего учреждения, занимающегося вопросами дорожного движения.

По всему миру травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, уже являются главной причиной гибели молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет. Несмотря на недавние успехи, мы сталкиваемся с опасностью отката назад в сокращении показателей смертности. Сократив ежегодный показатель смертности с 434 в 1993 году до 260 в 2012 году, Ямайка достигла своей цели сокращения числа смертельных случаев ниже 300, как это было установлено в 2008 году. Впоследствии этот показатель был снижен до 240, и он должен был быть достигнут в течение трехлетнего периода, заканчивающегося в 2015 году. Однако в 2013 году эти цифры возросли до 308. Кроме того, в первом квартале 2014 года мы наблюдали повышение показателя смертности на 25 процентов, по сравнению с первым кварталом 2013 года.

Мы не можем допустить дальнейшего распространения этой эпидемии. Необходимы последовательные действия и внимание к этой проблеме на национальном, региональном и глобальном уровнях для ускорения темпов прогресса в деле достижения показателей сокращения на 50 процентов к 2020 году предполагаемых показателей смертности на дорогах и предотвращения того, чтобы гибель людей в результате дорожно-транспортных происшествий вышла на первое место среди причин смерти людей, которые можно было предотвратить. Безопасности дорожного движения по-прежнему следует уделять больше внимания на международном уровне. Глобальное финансирование и поддержка по-прежнему недостаточны для достижения целей Десятилетия действий — спасения 5 миллионов людей и предотвращения 50 миллионов случаев серьезных травм к 2020 году. В этой связи мы приветствуем предложение правительства Бразилии провести вторую глобальную конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения в 2015 году в целях обзора прогресса в

осуществлении Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Рост числа случаев гибели людей ложится тяжелым бременем на такие развивающиеся страны, как Ямайка. Расходы на медицинское обслуживание и снижение производительности труда — вот лишь самые наглядные примеры. Мы должны также учитывать непредсказуемые издержки и страдания жертв и их семей, возникающую в результате инвалидность и негативные последствия для осуществления прав на развитие. Эти факторы лишь еще раз подтверждают, почему повышение безопасности дорожного движения во всем мире требует, чтобы эта цель была надлежащим образом отражена в программе развития на период после 2015 года.

При рассмотрении новой глобальной повестки дня в области развития мы должны обеспечить, чтобы транспорт являлся безопасным и экологически устойчивым. В этой связи Ямайка поддерживает усилия по включению данной задачи в качестве простой цели в контекст новых целей в области развития. Мы подтверждаем призыв, с которым выступил наш премьер-министр, поддержав в сентябре 2013 года кампанию “The Long Walk” по включению борьбы с дорожно-транспортным травматизмом в цели устойчивого развития в период после 2015 года в контексте обеспечения безопасного и экологически устойчивого транспорта.

Г-жа Гуннарседоуттир (Исландия) (*говорит по-английски*): Безопасность дорожного движения имеет важное значение для всех государств. Исландия рада тому, что в этом году вновь стала соавтором представленного нам проекта резолюции A/68/L.40. Сейчас идет четвертый год Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Мы определили амбициозные цели по повышению безопасности дорожного движения, тем самым предотвращая тяжелые травмы и гибель людей, помимо экономических затрат в связи с дорожно-транспортными происшествиями.

Я с удовлетворением отмечаю, что предотвращение и усилия по обеспечению безопасности в Исландии привели к значительному сокращению числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и травм. Национальный план безопасности дорожного движения осуществляется с 2005 года, и прогресс очевиден. Самые

эффективные меры на сегодняшний день включают законодательные меры, ориентированные на молодых водителей, особый упор на обеспечение соблюдения ограничений скорости на дорогах, учет дорожных рисков и целенаправленные профилактические кампании, в том числе против использования мобильных телефонов во время вождения. На основе Десятилетия действий определены дальнейшие направления усилий для улучшения положения с целью возможного включения в национальный план.

В то время как Исландии удалось уменьшить фактическое число погибших, прогресс, достигнутый на международном уровне, был пропорциональным. Показатели смертности остались на том же уровне, несмотря на то, что количество автотранспортных средств увеличилось на 15 процентов с 2007 по 2010 годы. Однако многое еще предстоит сделать, если мы хотим достичь нашей цели.

Мы должны также уделять особое внимание жертвам дорожно-транспортных происшествий, которые часто получают серьезные травмы, требующие продолжительного заживления. В частности, наше правительство привержено повышению информированности о повреждениях спинного мозга, которые особо отмечены в представленном нам проекте резолюции. Дорожно-транспортные происшествия являются причиной почти половина всех повреждений спинного мозга. По оценкам, в настоящее время от 4 до 5 миллионов людей во всем мире живут с повреждениями спинного мозга, большинству из них от 20 до 40 лет.

Правительство Исландии оказывает поддержку нашему Институту травматологии спинного мозга в работе по облегчению страданий тех, кто живет с травмами позвоночника. Институт стремится повысить осведомленность населения и собирает информацию о новаторских методах лечения таких травм. Эта инициатива получила поддержку Северного совета, который согласился организовать совместный проект для поиска эффективных средств лечения повреждений спинного мозга.

Мы призываем государства-члены в рамках своих национальных усилий принять аналогичные меры по расширению знаний о серьезных травмах в результате дорожно-транспортных происшествий и попытаться найти пути для более эффективного лечения и даже их излечения. Кроме того, мы

готовы делиться своими знаниями со всеми заинтересованными сторонами с помощью нашего национального Управления безопасности дорожного движения и Института травматологии спинного мозга.

И, наконец, мы хотели бы поблагодарить Оман за первоначальное включение вопроса о безопасности дорожного движения в повестку дня Организации Объединенных Наций и Российскую Федерацию — за постоянное содействие нашим коллективным усилиям по обеспечению безопасности и потребностей всех участников дорожного движения. Мы знаем из первых рук, что могут быть достигнуты реальные результаты в плане спасения жизни людей и облегчения страданий тех, кто получил серьезные повреждения.

Г-н Ротт (Израиль) (*говорит по-английски*): Священный Талмуд говорит, что тот, кто спасает жизнь человека, спасает целый мир. С учетом этого Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения может спасти Вселенную.

Я хотел бы поблагодарить Председателя за проведение этого заседания по важному вопросу, который требует повышенного внимания к спасению жизни людей. Я хотел бы также поблагодарить Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) за осуществляемую деятельность и поддержку в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире. Израиль с гордостью поддерживает нынешний проект резолюции (A/68/L.40), как и все предыдущие резолюции о безопасности дорожного движения.

Число жертв в результате дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом по-прежнему является поразительно высоким во всем мире. Шансы погибнуть в результате дорожно-транспортных происшествий в два раза выше, чем вероятность умереть от малярии. Во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти населения в возрасте от 15 до 19 лет. На уязвимых участников дорожного движения — пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов — приходится более половины всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Сюда не включены десятки миллионов людей, которые ежегодно поучают серьезные травмы — многие из них приводят к долгосрочным

повреждениям или пожизненной инвалидности. Это не что иное, как эпидемия.

Поэтому удивительно, что такая эпидемия не вызвала возмущение общественности. Большинство таких случаев смерти и увечий предсказуемы, и их можно предотвратить. Тем не менее, лишь в 28 странах, на долю которых приходится только 7 процентов населения мира, действует всеобъемлющее законодательство по безопасности дорожного движения.

К счастью, международное сообщество начинает принимать меры. Пять основных компонентов Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения четко показывают национальным властям, на каких областях следует сосредоточить внимание для улучшения безопасности дорожного движения в стране. Очевидно, что достигнут определенный прогресс. Недавний доклад ВОЗ, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», подчеркивает расширение масштабов мероприятий региональных организаций, направленных на укрепление безопасности дорожного движения среди своих членов. Количество и различные региональные программы, включая учебные семинары, свидетельствуют о том, что региональные организации могут внести существенный вклад в осуществление пяти основных компонентов Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Я хотел бы воспользоваться этой возможностью для того, чтобы кратко проинформировать делегатов о преимуществах повышения безопасности дорожного движения. Ясно, что помимо спасения человеческих жизней, осуществление основных компонентов Глобального плана приведет к уменьшению загруженности дорог, повышению производительности труда, сокращению времени на транспортировку товаров и людей и уменьшению загрязнения окружающей среды — это лишь несколько примеров позитивных результатов. Хотя эти меры, конечно, бледнеют по сравнению с важностью усилий по спасению жизни и избежанию трагических травм, они опровергают аргумент, что правительства просто не могут позволить себе осуществление необходимых мер.

Я хотел бы рассказать о некоторых из тех многочисленных мер, которые Государство Израиль

предпринимает для повышения дорожной безопасности в стране. В 2006 году, за четыре года до того, как Генеральная Ассамблея провозгласила нынешнее Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), Израиль учредил национальное управление по вопросам дорожной безопасности для разработки и, что еще более важно, осуществления национального плана. Это учреждение содействует разработке нормативных положений и политики, готовит образовательные программы для водителей и информирует общественность по вопросам безопасности. Оно поддерживает тесные рабочие отношения с другими ветвями правительства, а также с полицией и неправительственными организациями (НПО), занимающимися вопросами дорожной безопасности. Главной из них является «Ор ярк» — «зеленый свет» на иврите — которая финансирует исследования по широкому спектру факторов, затрагивающих дорожную безопасность, и применяет эти знания на практике для спасения жизни людей, например, осуществляя информационно-просветительскую работу с водителями-новичками в домашних условиях для содействия развитию навыков безопасного вождения. «Ор ярк» — наглядный пример эффективного сотрудничества между правительством и НПО.

Национальное управление по вопросам дорожной безопасности Израиля и его партнеры прилагают совместные усилия для повышения дорожной безопасности на основе целостного подхода, который включает использование высоких технических стандартов для поддержания экологически устойчивой инфраструктуры, содействие эффективным образовательным программам, проведение политики строгого соблюдения законности и другие меры, учитывающие пять основных компонентов Глобального плана на Десятилетие действий. Конечной целью усилий Израиля является, разумеется, спасение жизни людей. Наш успех наглядно подтверждается цифрами. Благодаря усилиям правительства число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом среди молодых водителей снизилось на 60 процентов в период с 2006 по 2012 годы. В результате в настоящее время показатели Израиля в области безопасности дорожного движения превосходят показатели других стран с высоким уровнем доходов, имеющих строгие правила дорожного движения и механизмы

контроля за их соблюдением, а показатели смертности на дорогах являются одними из самых низких в мире. Разумеется, этого недостаточно — мы должны делать больше.

Государства-члены могут и должны безотлагательно бороться с этой глобальной проблемой с помощью образования, а также введения и обеспечения соблюдения эффективных законов о безопасности дорожного движения. Важно помнить о том, что травматизм и смертность на дорогах можно уменьшить и предотвратить, если правительства примут соответствующие меры. В оставшиеся семь лет Десятилетия действий мы можем добиться того, чтобы наши достижения в этой области стали примером коллективной решимости и национальных действий. Мы можем изменить ситуацию к лучшему. Мы можем и должны спасти мир, проявляя заботу о каждом человека в отдельности.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-арабски*): В соответствии с резолюцией 49/2 от 19 октября 1994 года я предоставляю слово наблюдателю от Международной федерации обществ Красного Креста и Красного полумесяца.

Г-н Буланже (Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) (*говорит по-английски*): С учетом аспектов экономического и устойчивого развития в результате дорожно-транспортных происшествий ежедневно погибает 3300 человек — примерно столько людей могут перевезти 10 самолетов — или 1,3 миллиона человек ежегодно. Почти половина тех, кто погибает на дорогах мира — пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. Дорожные аварии также являются причиной серьезных увечий — зачастую приводящих к инвалидности на всю жизнь — 20–50 миллионов людей ежегодно. Глобальные финансовые издержки травматизма на дорогах составляют ежегодно 518 млрд. долл. США, что равно годовым потерям экономики такой страны, как Швейцария. По оценкам, ежегодно около 85 процентов случаев гибели людей на дорогах происходят в странах с низким и средним уровнем доходов, в результате чего эти страны теряют 2–3 процента своего валового национального продукта в год, или 65 млрд. долл. США — больше, чем вся та помощь в целях развития, которую они получают. Если не будут приняты надлежащие меры, то к 2020 году число жертв в результате дорожно-транспортных происшествий возрастет в целом на 65 процентов.

Такие экономические, социальные и прежде всего гуманитарные последствия для родителей, молодых людей, кормильцев семей, семей и общин в целом, неприемлемы, в частности потому, что такие трагедии предотвратимы.

С 1998 года, когда в Докладе о бедствиях в мире Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК и КП) дорожно-транспортные происшествия были впервые квалифицированы как глобальная чрезвычайная гуманитарная ситуация, Международное движение Красного Креста и Красного Полумесяца проявляет приверженность обеспечению дорожной безопасности, в том числе на основе активных усилий, прилагаемых Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, которое сотрудничает с правительствами, частным сектором и гражданским обществом для осуществления программ в области безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), продолжающегося уже третий год.

Мы приветствуем доклад Генерального секретаря (A/68/368), в котором говорится о ряде мероприятий высокого уровня, свидетельствующих о признании этой проблемы во всем мире, и о решениях, которые правительства и другие заинтересованные стороны должны выполнить для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и уменьшения их последствий для здравоохранения и развития. Мы хотели бы также поддержать доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в котором отмечается, что был достигнут реальный прогресс в повышении безопасности дорожного движения и спасении жизни людей. Например, за последние три года ежегодные показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, не увеличились. В 35 странах были приняты новые законы о безопасности дорожного движения. Восемьдесят девять стран, в которых проживает 66 процентов населения мира, теперь имеют всеобъемлющие законы, запрещающие вождение в нетрезвом виде. Девяносто стран, а это 77 процентов населения мира, имеют всеобъемлющий закон об обязательном использовании пассажирами шлемов, который охватывает всех водителей, все типы дорог и виды двигателей,

и также предусматривает стандарты в отношении шлемов. Кроме того, был достигнут прогресс в плане распространения обязательного использования ремней безопасности на пассажиров на заднем сиденье.

Однако предстоит приложить еще больше усилий реализации целей и задач Десятилетия действий. Например, в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире подчеркивается, что только 59 стран, представляющих лишь 39 процентов населения мира, установили ограничение скорости в черте города на уровне 50 километров в час или ниже, и позволили местным властям еще больше понизить эти ограничения. В нем также говорится о том, что транспортная политика игнорирует пешеходов и велосипедистов. Кроме того, хотя за последние три года ежегодные показатели смертности на дорогах в целом не увеличились, в 87 странах эта статистика за тот же период возросла, и хотя в 35 странах были приняты новые законы о дорожной безопасности, лишь 7 процентов населения мира охвачены всеобъемлющим законодательством. Общие показатели смертности во всем мире остаются слишком высокими — ежегодно погибает более 1,2 миллиона человек.

МФОКК и КП поддерживает безотлагательную рекомендацию Генерального секретаря и ВОЗ правительствам принять всеобъемлющее законодательство, учитывающее стандарты передового опыта в отношении всех основных факторов риска, чтобы решить проблему смертности, травматизма и инвалидности, которые можно предотвратить. Мы хотели бы также призвать государства-члены разработать осуществимую политику и законы, которые защищают очевидцев и лиц, оказывающих первую помощь раненым. «Законы доброго самаритянина» играют важную роль в спасении жизни, как и оказание помощи жертвам аварий со стороны людей, получивших надлежащую подготовку. В этой связи Международное движение Красного Креста и Красного Полумесяца налаживает партнерские связи с автомобильными и туристскими клубами Международной автомобильной федерации. Глобальный центр МФОКК и КП по оказанию первой помощи призван играть важную роль в укреплении этой крайне важной и, по сути, самой непосредственной связи между усилиями по оказанию первой помощи и обеспечением дорожной безопасности.

Чтобы подчеркнуть жизненно важный характер оказания первой помощи для обеспечения дорожной безопасности в этом году темой Всемирного дня первой помощи, мероприятия, учрежденного Международным движением Красного Креста и Красного Полумесяца в 2000 году, сделали лозунг «Первая помощь и дорожная безопасность». На сегодняшний день более 17 миллионов человек освоили навыки оказания первой помощи в рамках соответствующих курсов, а 46 миллионов человек получили первую помощь и информацию о превентивных мерах. Сегодня в рядах национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца насчитывается 36 тысяч активных инструкторов по оказанию первой помощи и 770 тысяч активных добровольцев. Общее число добровольно предоставленных человеко-часов в плане оказания первой помощи на глобальном уровне составляет, по крайней мере, 40 миллионов в год.

МФОКК и КП убеждена в том, что Международному движению Красного Креста и Красного Полумесяца с его 189 национальными обществами и почти 15 миллионами активных добровольцев надлежит сыграть важную роль в достижении целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы. Лишь несколько месяцев назад на нашей Генеральной конференции в Сиднее Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения провело два семинара, на которых была подчеркнута та роль, которую могут играть и играют национальные общества в ходе Десятилетия действий. Такие национальные общества, как Красный Крест Вьетнама и Красный Полумесяц Туниса, являются вспомогательными учреждениями своих правительств и успешно выступают за совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения. Они прилагают практические усилия и работают с общинами, обучая детей навыкам в области безопасности дорожного движения, а взрослых и подростков — навыкам по оказанию эффективной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. На семинарах уделили также внимание обязательству МФОКК и КП работать для повышения результативности усилий по обеспечению дорожной безопасности по пяти основным компонентам Десятилетия действий. В семинарах приняли участие делегаты почти из

100 национальных обществ, и их выводы были весьма позитивными.

Очевидно, что ситуация в области безопасности дорожного движения получила широкое признание в рядах Движения. Есть множество примеров инициатив в области передового опыта, которые реализуются и пропагандируются во всем мире, и отмечается значительная приверженность руководства укреплению потенциала национальных обществ в области расширения и активизации их работы на местах на основе контактов с Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения.

Однако помимо подхода, занимаемого Движением Красного Креста и Красного Полумесяца на национальном уровне, мы также признаем необходимость глобальных инициатив с глобальным эффектом. Вот почему Международная федерация обществ Красного Креста и Красного полумесяца и Международная федерация автомобилистов (ФИА) изучают пути сотрудничества и выявляют возможности взаимодействия, которые позволят десяткам национальных обществ и миллионам добровольцев сотрудничать с 235 автомобильными клубами и их 60 миллионами членов, входящими в ФИА. Такое партнерство могло бы привести к инициативам с глобальным эффектом.

Необходимо сделать больше для достижения цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, как следует из доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год в поддержку Десятилетия действий, в частности, в том что касается защиты уязвимых участников дорожного движения, принятия и обеспечения исполнения эффективных законов о дорожной безопасности, а также сокращения травматизма и смертности на дорогах. Как сказал Генеральный секретарь:

«Необходимо использовать более систематический подход к решению проблем дорожной безопасности по всем пяти компонентам, изложенным в Глобальном плане для Десятилетия». (A/68/368, пункт 66)

Но МФОКК и КП полагает, что гуманитарный кризис с его огромными масштабами и весьма

серьезными последствиями для экономики наших стран, обществ и жизни семей требует международного сотрудничества, помимо просто обмена передовым опытом. По мнению МФОКК и КП, такие глобальные партнерские связи и сотрудничество могли бы обеспечить эффект, необходимый для того, чтобы изменить ситуацию к лучшему во второй половине Десятилетия действий за безопасность дорожного движения.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-арабски*): Мы выслушали последнего оратора по данному пункту повестки дня. Сейчас Генеральная Ассамблея приступает к рассмотрению проекта резолюции A/68/L.40, озаглавленного «Улучшение безопасности дорожного движения».

Я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-н Чжан Сайцзинь (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы объявить, что после представления проекта резолюции A/68/L.40 к числу его авторов присоединились следующие страны: Алжир, Андорра, Австралия, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Чешская Республика, Индия, Исламская Республика Иран, Ирак, Израиль, Италия, Ямайка, Кыргызстан, Ливан, Малайзия, Монголия, Черногория, Мозамбик, Норвегия, Катар, Республика Молдова, Сан-Марино, Саудовская Аравия, Тунис, Соединенные Штаты Америки, Узбекистан и Йемен.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-арабски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/68/L.40?

Проект резолюции A/68/L.40 принимается (резолюция 68/269).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-арабски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет завершить рассмотрение пункта 12 повестки дня?

Решение принимается.

Заседание закрывается в 11 ч. 55 м.