Организация Объединенных Наций A/70/386

Генеральная Ассамблея

Distr.: General
22 September 2015
Russian
Original: English

Семидесятая сессия
Пункт 13 повестки дня
Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря

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

15-16136 (R) 081015 081015

Просьба отправить на вторичную переработку

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Резюме

В докладе, подготовленном Всемирной организацией здравоохранения совместно с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», приводится обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260 и 68/269. В докладе содержится описание проделанной работы и успехов организаций, занимающихся вопросами обеспечения безопасности на дорогах, в контексте реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) за период после представления предыдущего доклада (A/68/368). Принимая во внимание тот факт, что 2015 год знаменует собой середину Десятилетия, необходимо подытожить результаты работы и мероприятий, проводимых правительствами и другими заинтересованными сторонами в порядке выполнения рекомендаций, содержащихся в резолюциях, в интересах достижения целей Десятилетия. Правительства и другие заинтересованные стороны продолжают привлекать внимание к этой проблеме во всем мире и осуществлять подготовку к проведению мероприятий высокого уровня, которые в течение следующей половины Десятилетия будут способствовать принятию мер в целях сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и смягчения их последствий для здоровья людей и развития. В докладе содержатся адресованные Генеральной Ассамблее рекомендации по достижению целей Десятилетия.

I. Введение

1. Ежегодно в мире на дорогах гибнут около 1,24 миллиона человек и порядка 50 миллионов получают серьезные травмы. Самый высокий уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий зарегистрирован в Африканском регионе, самый низкий — в Европейском регионе. В половине случаев в результате дорожно-транспортных происшествий гибнут уязвимые участники дорожного движения, в том числе пешеходы, мотоциклисты и велосипедисты. Хотя страны пытаются учитывать основные факторы риска, такие как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также вопросы, связанные с охраной жизни и здоровья людей за счет создания надлежащей инфраструктуры и обеспечения безопасности транспортных средств, принимая в этих целях законодательные и другие меры, практическое выполнение соответствующих правил и задач во многих регионах по-прежнему находится не на должном уровне.

2. В соответствии с мандатом по координации деятельности в области безопасности дорожного движения, предоставленным ей Генеральной Ассамблеей в резолюции 58/289, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) продолжает тесно сотрудничать с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и 80 организациями-членами структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». ВОЗ дважды в год проводит совещания членов структуры в целях обмена последней информацией и планирования деятельности организаций, имеющих общие интересы.

3. Начиная с 2004 года Генеральная Ассамблея в ряде своих резолюций обратила внимание на глобальный кризис в области безопасности дорожного движения и необходимость улучшить общее положение дел в этой сфере. В своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея вновь обратилась к правительствам с призывом играть ведущую роль в осуществлении деятельности в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), содействуя при этом объединению усилий целого ряда секторов; предложила государствам-членам, международным организациям, банкам развития и финансовым учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора рассмотреть возможность выделения надлежащих и дополнительных финансовых средств на деятельность, связанную с Десятилетием действий; предложила государствам-членам и международному сообществу должным образом учитывать вопросы безопасности дорожного движения при разработке повестки дня в области развития на период после 2015 года, а также приветствовала предложение правительства Бразилии провести у себя вторую всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоится в 2015 году.

4. Настоящий доклад является третьим докладом, представляемым во исполнение резолюции 64/255 (2010), в которой Ассамблея провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизировать, а затем и сократить прогнозируемую смертность в результате происходящих во всем мире дорожно-транспортных происшествий. Он содержит описание мероприятий, проведенных структурами Организации Объединенных Наций, глобальными учреждениями дорожной

безопасности, частным сектором и гражданским обществом за период, прошедший со времени представления предыдущего доклада (A/68/368), и охватывает период с сентября 2013 года по август 2015 года.

II. Прогресс в достижении целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

5. В своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея предложила Генеральному секретарю и впредь поощрять эффективное международное сотрудничество в вопросах безопасности дорожного движения, в том числе в более широком контексте устойчивых транспортных систем, и в этой связи рекомендовала прилагать по мере необходимости дальнейшие усилия по укреплению координации работы системы Организации Объединенных Наций. Генеральный секретарь назначил Специального посланника по обеспечению безопасности дорожного движения в целях оказания содействия в деле мобилизации политической воли на долгосрочную перспективу путем проведения информационно-пропагандистской работы и повышения уровня информированности о правовых документах Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, а также распространения передового опыта посредством участия в глобальных и региональных конференциях и мобилизации средств на цели информационно-просветительской деятельности. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) обеспечивает Специальному посланнику секретариатскую поддержку. После своего назначения Специальный посланник проводил двусторонние встречи на высоком уровне с участием представителей национальных правительств, учреждений системы Организации Объединенных Наций, международных структур и неправительственных организаций Африки, Северной и Южной Америки, Азии и Европы. Кроме того, начался упорядоченный процесс консультаций с соответствующими заинтересованными сторонами.

6. Помимо этого, в своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея приветствовала предложение правительства Бразилии провести у себя вторую всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоится в 2015 году. Эта конференция, которая должна состояться 18 и 19 ноября 2015 года в городе Бразилиа, предоставит возможность оценить достигнутый прогресс и придать новый импульс усилиям, предпринимаемым в рамках Десятилетия действий, посредством подтверждения странами своих обязательств и предложения новых стратегий на следующие пять лет с учетом целей в области устойчивого развития. Правительством Бразилии был учрежден национальный организационный комитет и создан веб-сайт с информацией, касающейся конференции, регистрации и направления запросов на проведение параллельных мероприятий (www.roadsafetybrazil.com.br/en). Программа конференции предусматривает обсуждение основных достижений в рамках Десятилетия, дальнейших мер по ускорению прогресса в реализации целей Десятилетия, ключевых стратегий и мер, необходимых для обеспечения сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, которые были включены в предлагаемые цели в области устойчивого развития, а также определение на национальном и глобальном уровнях задач и показателей по обеспечению безопасности дорожного движения. Итоговым документом Конференции должна стать декларация по вопросам безопасности дорожного

движения, в которой будет, в частности, поощряться охватывающий многие сектора прозрачный и основанный на широком участии процесс разработки на национальном, региональном и глобальном уровнях показателей в целях сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. В 2015 году в ходе шестьдесят восьмой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения был проведен брифинг для государств-членов и представительств стран. Текст декларации был подготовлен на основе проводившихся в течение месяца в режиме онлайн открытых консультаций, а также результатов неофициальных межправительственных переговоров, состоявшихся в марте, июне и сентябре 2015 года.

7. В той же резолюции Генеральная Ассамблея просила Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций содействовать организации в 2015 году мероприятий в рамках третьей Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. В ходе этой недели и в рамках кампании #SaveKidsLives по меньшей мере в 105 странах были проведены мероприятия с участием заинтересованных сторон, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения и представляющих самые разные отрасли, в рамках которых особое внимание уделялось вопросам, касающимся гибели детей на дорогах и детского дорожно-транспортного травматизма во всем мире, с целью принять меры для более эффективного обеспечения их безопасности. В числе мероприятий, проведенных по всему миру, следует отметить церемонию вручения детьми представителям директивных органов Декларации детей по вопросам безопасности дорожного движения; освещение и размещение полученной от детей информации по вопросам безопасности дорожного движения в национальных и местных средствах массовой информации; повышение безопасности дорожного движения на пути в школы и из школ и вокруг школьных площадок; поощрение ношения шлемов детьми, велосипедистами и мотоциклистами; пропаганду эффективности использования детских удерживающих систем; демонстрацию детям способов безопасного пересечения дороги; демонстрацию приемов оказания неотложной помощи; организацию акций памяти детей, ставших жертвами дорожно-транспортных происшествий; проведение Европейским союзом дня открытых дверей, посвященного безопасности дорожного движения; организацию конгресса за безопасность детей на дорогах в Северной и Южной Америке, проходившего в Сан-Хосе; и вручение Декларации детей по вопросам безопасности дорожного движения Директору-исполнителю Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ), Специальному посланнику Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения, директору ВОЗ по вопросам борьбы с неинфекционными заболеваниями, по делам инвалидов и профилактике травматизма и насилия, послам по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в лице таких известных деятелей, как Мишель Йео и Золеке Мандела, а также должностным лицам города Нью-Йорка. ВОЗ опубликовала документ, в котором содержатся 10 стратегий, направленных на обеспечение безопасности детей на дорогах, инфографика и материалы по соответствующей тематике. Во многих случаях события Недели подробно освещались в социальных сетях, местных средствах печати, на радио и телевидении[1].

[1] См. www.who.int/roadsafety/week/2015/en/.

8. Кроме того, в этой же резолюции Генеральная Ассамблея вновь подтвердила важность продолжения повышения информированности в рамках проведения в третье воскресенье ноября каждого года Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. В 2013 году темой Дня была выбрана тема «Безопасные дороги для всех». В 2014 году мероприятия в рамках Дня были посвящены теме «Скорость ведет к гибели — не гоняй» и проводились с акцентом на необходимость повышения безопасности транспортных средств и информированности потребителей о безопасном передвижении на механических транспортных средствах и минимальных стандартах испытаний на удар при столкновении.

III. Международно-правовые документы, резолюции и директивные документы

9. В своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея призвала государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть возможность принятия всеобъемлющих законодательных актов по ключевым факторам риска и защитным факторам, дабы увеличить долю стран, в которых действует всеобъемлющее законодательство, до 50 процентов к окончанию Десятилетия действий. Далее Ассамблея призвала государства-члены усилить обеспечение соблюдения существующего законодательства по факторам риска безопасности дорожного движения.

10. ЕЭК продолжает унифицировать международные стандарты в области безопасности дорожного движения. На момент подготовки настоящего доклада число договаривающихся сторон Конвенции 1949 года о дорожном движении достигло 95. Один новый участник присоединился к Конвенции о дорожном движении 1968 года, в результате чего общее число договаривающихся сторон достигло 73, а еще один присоединился к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, общее число договаривающихся сторон которой в результате достигло 63. Два участника присоединились к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожном движении 1968 года, и, таким образом, общее число договаривающихся сторон достигло 35, и один участник присоединился к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, в результате чего общее число договаривающихся сторон достигло 51.

11. Большинство стран с развитой автомобильной промышленностью являются договаривающимися сторонами двух международных соглашений Организации Объединенных Наций: Соглашения ЕЭК 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, а также Соглашения 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах. В целях обеспечения единообразия было проведено согласование положений обоих соглашений.

12. ЕЭК организовала четыре глобальных и региональных мероприятия для повышения осведомленности о конвенциях и соглашениях Организации Объединенных Наций и оказания странам технической помощи в связи с присоединением к ним. Этими мероприятиями были: Форум по безопасности дорожного движения «Европа-Азия», состоявшийся в Нью-Дели в декабре 2013 года и организованный в партнерстве с министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии, Институтом просвещения по вопросам дорожного движения и Международным союзом автомобильного транспорта и в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); День договора о безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, проводившийся в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в июне 2014 года в сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам, Нью-йоркским отделением связи с региональными комиссиями и Международным союзом автомобильного транспорта; два семинара по вопросам повышения безопасности дорожного движения в Африке, организованных в Аддис-Абебе в ноябре 2014 года для англоязычных стран и в июле 2015 года для франкоязычных стран в партнерстве с Экономической комиссией для Африки (ЭКА). Кроме того, ЕЭК совместно с транспортным проектом «Евромед», спонсируемым Европейским союзом, провела информационно-просветительские мероприятия и семинары для повышения осведомленности о правовых документах Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

13. С сентября 2013 года по август 2015 года Рабочая группа ЕЭК по безопасности дорожного движения собиралась пять раз в Женеве и Нью-Дели. Рабочая группа совместно со Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств рассмотрела и учла предложения относительно поправок к Конвенции о дорожном движении 1968 года в целях обеспечения согласованности между Конвенцией и положениями правил в области транспортных средств, принятых в рамках соглашений 1958 и 1998 годов, в частности в том, что касается современных систем помощи при вождении.

14. В течение двухгодичного периода Рабочая группа по перевозке опасных грузов приняла несколько поправок к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), вступивших в силу в январе 2015 года. Они относятся к частям 8 и 9 ДОПОГ и содержат требования, касающиеся экипажей, оборудования и эксплуатации транспортных средств, а также документации, и требования к конструкции, официальному утверждению типа, допущению к перевозке в режиме ДОПОГ и ежегодному техническому осмотру. В 2015 году была опубликована новая версия ДОПОГ.

15. В 2014 году было одобрено и в 2015 году вступило в силу Руководство Международной морской организации/Международной организации труда/ЕЭК по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (Кодекс ГТЕ). Это не имеющее обязательного характера руководство призвано повысить безопасность при погрузке и выгрузке контейнеров и сократить число инцидентов по различным видам транспорта, связанных с ненадлежащей укладкой грузов в грузовые транспортные единицы и неправильным декларированием содержимого и сказывающихся на обычных людях или на работниках транспорта и поставщиках. Кодекс ГТЕ также может использоваться в качестве справочника при составлении национальных правил.

16. Во многих регионах мира доступ к чрезвычайной помощи и основным услугам является очень ограниченным, из-за чего поддающиеся лечению травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, приводят к смерти или инвалидности. В своей резолюции 68/269 Генеральная Ассамблея предложила государствам-членам разрабатывать и внедрять всеобъемлющие стратегии ухода за пострадавшими от дорожно-транспортных происшествий, и в мае 2015 года шестьдесят восьмая Всемирная ассамблея здравоохранения приняла резолюцию WHA68.15 об укреплении неотложной и основной хирургической помощи и анестезии в качестве компонента всеобщего охвата медико-санитарной помощью. В этой резолюции Всемирная ассамблея здравоохранения подчеркнула важность расширения доступа к услугам и повышения их качества и безопасности; укрепления кадровых ресурсов в сфере хирургии; повышения качества сбора, контроля и оценки данных; обеспечения доступа к безопасным анестезирующим средствам; поощрения глобального сотрудничества и партнерства. Данная резолюция поможет странам принять и осуществить политику по обеспечению безопасной, высококачественной и эффективной с точки зрения затрат хирургической помощи в рамках их систем здравоохранения.

IV. Техническая поддержка и сотрудничество

17. Ниже описываются мероприятия в рамках пяти компонентов Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

A. Компонент 1: организация дорожного движения

18. На Совместном совещании Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозке опасных грузов продолжилось рассмотрение вопроса о том, как использовать интеллектуальные транспортные системы для повышения безопасности при перевозке опасных грузов: в 2013 и 2014 годах состоялись два совещания неофициальной рабочей группы по телематике и продолжилось проведение испытаний в реальных условиях с целью создания универсальной системы транспортной телематики для обеспечения безопасной дорожной перевозки опасных грузов. Проходящая тестирование экспериментальная база данных была разработана ЕЭК для облегчения представления и распространения информации, относящейся к опасным грузам. Кроме того, для уменьшения угрозы, связанной с дорожной перевозкой нефти и нефтепродуктов, в 2013 году ЕЭК опубликовала и широко распространила «дорожную карту» ДОПОГ, призванную содействовать осуществлению ДОПОГ[2].

19. Для того чтобы ситуации с безопасностью дорожного движения в Африке уделялось еще больше внимания, ЭКА в сотрудничестве с ЕЭК организовала прошедший в Аддис-Абебе в ноябре 2014 года семинар, посвященный конвенциям Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и подходам к предотвращению управления транспортным средством в нетрезвом состоянии. На семинаре участники из англоязычных африканских стран рассмотрели ход осуществления в Африке компонента 1 (Организация

[2] Размещена по адресу: www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_roadmap.html.

дорожного движения) и компонента 4 (Повышение безопасности участников дорожного движения). Было сделано несколько рекомендаций относительно предотвращения управления транспортным средством в нетрезвом состоянии, и в рамках семинара исследования по этому вопросу были проведены в Камеруне и Объединенной Республике Танзания. Семинар для франкоязычных африканских стран состоялся в Аддис-Абебе в июле 2015 года, и аналогичное исследование было проведено в Буркина-Фасо.

20. В октябре 2014 года в Белграде ЕЭК провела региональный комплексный семинар по безопасности дорожного движения в партнерстве с правительством Сербии и Советом регионального сотрудничества в Белграде при поддержке Всемирного банка и правительства Италии, на котором обсуждались такие вопросы, как создание ведущего учреждения или другого координационного органа, разработка национальной стратегии, установление реалистичных долгосрочных целевых показателей, финансирование и внедрение систем информационного обеспечения для контроля и оценки. Кроме того, ЕЭК в сотрудничестве с ЭСКАТО и Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) по линии Счета развития Организации Объединенных Наций осуществляет проект по укреплению национального потенциала отдельных стран в области организации дорожного движения. В основе данного проекта лежат результаты предыдущего проекта, финансировавшегося по линии Счета развития, под названием «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий», в рамках которого правительствам стран с низким и средним уровнями дохода была успешно оказана поддержка в разработке региональных и национальных целевых показателей безопасности дорожного движения и обмене передовым опытом в достижении этих целевых показателей к 2015 году.

21. На национальном и региональном уровнях ЭКЛАК продолжала привлекать все большее внимание к вопросам безопасности дорожного движения и помогала проводить более действенные реформы в области безопасности дорожного движения за счет более эффективного использования данных. ЭКЛАК сделала безопасность дорожного движения одним из основных компонентов стратегии материально-технического обеспечения и мобильности для стран Центральной Америки и внесла вклад в усилия, прилагаемые в регионе для улучшения системы сбора данных, в тесной координации с Панамериканской организацией здравоохранения (ПАОЗ) и субрегиональными организациями, в частности с секретариатом Общего договора об экономической интеграции стран Центральной Америки и Центральноамериканским проектом интеграции и развития. ЭКЛАК оказывала помощь национальным учреждениям, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения, например национальной комиссии по безопасности дорожного движения в Чили, и поддерживала соответствующую деятельность многосторонних банков, неправительственных организаций и университетов, направленную на улучшение стратегий и систем сбора данных в регионе.

22. В феврале 2015 года ПАОЗ провела встречу в Боготе с участием представителей Белиза, Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Мексики, Никарагуа, Панамы и Сальвадора, с тем чтобы определить основные компоненты предлагаемого плана действий по обеспечению

безопасности дорожного движения в Центральной Америке и обменяться предварительными идеями относительно планов для городов.

23. В августе 2014 года Исследовательский институт травматологии Университета Монаша (расположенный в Мельбурне (Австралия) центр, сотрудничающий с ВОЗ) провел региональное учебное мероприятие по вопросам безопасных систем для группы представляющих различные структуры старших должностных лиц из Вьетнама, Камбоджи, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Самоа и Филиппин. В ходе интерактивной программы рассматривались пример штата Виктория, успешное внедрение подхода к обеспечению безопасности дорожного движения на основе безопасных систем в Австралии и использование полученного опыта и извлеченных уроков в развивающихся странах.

24. ЭСКАТО оказывала техническую помощь странам-членам в целях содействия согласованию правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов и осуществления Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года путем проведения национальных семинаров, в том числе в Шри-Ланке и Вьетнаме, и четырехнедельной учебной программы по обеспечению безопасности дорожного движения и организации дорожного движения в сотрудничестве с Азиатским институтом распространения технологий в Бангкоке в январе и феврале 2014 года для должностных лиц из Корейской Народно-Демократической Республики.

25. В декабре 2013 года ЭСКАТО и ЕЭК в сотрудничестве с министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и Институтом просвещения по вопросам дорожного движения организовали первый Форум по безопасности дорожного движения «Европа-Азия», состоявшийся в Индии. На этом форуме у заинтересованных сторон из Азии и Европы имелась возможность обменяться знаниями и опытом и обсудить основные преимущества и проблемы, связанные с присоединением стран — членов ЭСКАТО к конвенциям Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и осуществлением данных конвенций.

26. В целях содействия более качественной организации дорожного движения Европейский инвестиционный банк в середине 2014 года приступил к осуществлению плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а в 2015 году им было выпущено руководство по обеспечению безопасности дорожного движения. Кроме того, условием выделения средств Банком является внедрение дорожными властями передового опыта в области безопасности дорожного движения при планировании, проектировании и эксплуатации автомобильных дорог, и в случае необходимости национальным властям оказывается техническая помощь, финансируемая региональными фондами.

27. Межамериканский банк развития помогал странам, в том числе Аргентине, Колумбии и Ямайке, в осуществлении их национальных планов по обеспечению безопасности дорожного движения на основе укрепления институционального потенциала. По итогам работы в Ямайке началась реализация экспериментального проекта по созданию центра наблюдения за безопасностью дорожного движения. Эта инициатива осуществляется в рамках более масштабных усилий по привлечению стран Карибского бассейна к сотрудничеству с Межамериканским центром наблюдения за безопасностью дорожного движения, важными партнерами которого являются Межамериканский банк разви-

тия, Андская корпорация развития, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Всемирный банк.

28. Согласование своей деятельности продолжили банки развития, участвующие в инициативе Многостороннего банка развития по обеспечению безопасности дорожного движения[3]. В мае 2014 года в рамках этой инициативы Андская корпорация развития опубликовала руководство по осуществлению проектов Банка в области безопасности дорожного движения. В марте 2015 года данная инициатива была преобразована в официальную рабочую группу в составе рабочей группы Банка по экологически безопасному транспорту.

29. Был опубликован ряд документов по вопросам организации дорожного движения и повышения его безопасности, в том числе: разработанный Национальной администрацией безопасности дорожного движения Соединенных Штатов и Институтом по исследованию вопросов безопасности дорожного движения на основе международных стандартов проект правового документа для обеспечения безопасности дорожного движения двухколесных транспортных средств (март 2015 года); белая книга по вопросам безопасности дорожного движения двухколесных транспортных средств в странах Юго-Восточной Азии, подготовленная по поручению Национальной администрации безопасности дорожного движения; публикация “Breaking the Deadlock: A Social Impact Investment Lens on Reducing Costs of Road Trauma and Unlocking Capital for Road Safety” («Выход из тупика: перспективы направления социальных инвестиций на решение задач сокращения расходов, связанных с дорожно-транспортным травматизмом, и мобилизации средств на цели обеспечения безопасности дорожного движения»)[4], подготовленная советниками Целевой группы по вопросам социальной отдачи Группы восьми по заказу Фонда Международной автомобильной федерации «Автомобиль и общество», в которой говорится о возможностях использования социальных инвестиций для сокращения обусловленных дорожно-транспортным травматизмом ежегодных издержек, связанных с оказанием неотложной помощи, медицинским обслуживанием, социальным обеспечением, страхованием, а также потерь в плане экономического роста, составляющих от 1 до 5 процентов валового внутреннего продукта, за счет повышения безопасности дорожного движения, повышения надежности автотранспортных средств и более качественной подготовки участников дорожного движения в вопросах безопасности.

30. Центр исследований дорожно-транспортных происшествий Университета Монаша в сотрудничестве с Исследовательским центром в области безопасности автотранспортных средств Аделаидского университета организовали и провели для руководящего состава в ноябре 2014 года в Мельбурне пятидневный курс учебной подготовки по вопросам безопасности дорожного движения, который прослушали старшие государственные должностные лица из Австралии, Индии, Южной Африки и Тринидада и Тобаго. Южная Африка взяла на себя обязательство на постоянной основе обеспечивать участие своих представителей в организуемых в рамках Десятилетия действий учебных мероприятиях для руководящих работников.

---

[3] См. http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf.

[4] Размещена по адресу: www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock.

B. Компонент 2: повышение безопасности на дорогах и мобильность населения

31. Органы управления, банки развития, а также клубы автомобилистов, работающие в партнерстве с Международной программой оценки состояния дорог (МПОСД)[5] во всем мире, активно занимаются разработкой стратегических целевых показателей на основе системы оценки, предполагающей присвоение дорогам определенного числа звезд, в целях систематического повышения безопасности дорожной инфраструктуры. В частности, речь идет о поставленных задачах, предусматривающих, чтобы к 2020 году в Нидерландах не осталось дорог, качество которых оценивалось бы одной или двумя звездами, чтобы качество всех дорог национального значения в Новой Зеландии соответствовало уровню «четыре звезды», чтобы качество 90 процентов дорог в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии оценивалось не ниже трех звезд, а также о рекомендациях в отношении организации для пешеходов дорог через линейные поселения качеством не ниже четырех звезд, которые будут разработаны Азиатским банком развития. Всемирный банк оказывает поддержку в проведении государственной спецификации соответствующих уровню не ниже трех звезд стандартов проектирования в связи с созданием транспортных коридоров в штате Карнатака в Индии, а Фондом охраны здоровья населения Земли учреждена «коалиция трехзвездных дорог», призванная содействовать тому, чтобы при строительстве дорог в развивающихся странах для всех участников дорожного движения обеспечивалась безопасность на уровне не ниже трех звезд. В поддержку разработки стратегических документов по вопросам дорожной инфрастуктуры МПОСД подготовила информационный бюллетень, посвященный оценке качества дорог на основе системы присвоения звезд. При поддержке Глобального фонда безопасности дорожного движения и Благотворительного фонда Блумберга в течение последних двух лет была проведена оценка более 200 000 км дорог с использованием системы присвоения звезд в целом ряде стран, включая Бразилию, Египет, Индию и Китай, и на многих дорогах ведутся дорожно-строительные работы с целью повысить показатель по результатам оценки их качества. Кроме того, под руководством коллектива Китайской программы оценки состояния дорог в составе Института безопасности дорожного движения ведутся работы в рамках одобренного Государственным советом проекта «Безопасные дороги сохраняют жизнь», разработанного с целью повысить степень безопасности движения на дорогах, по которым ежедневно проезжают миллионы людей. Правительство Мексики повторно провело оценку более 40 000 км дорог, чтобы проанализировать и оценить с помощью системы присвоения звезд, насколько состояние дорог по всей стране улучшилось благодаря выделенным адресным инвестициям на цели повышения безопасности дорожного движения. В рамках осуществляемых при поддержке Европейского союза проектов «Сенсор» (“SENSoR”) проведена оценка состояния опасных дорог в 14 странах Юго-Восточной Европы, результаты которой послужили базой для принимаемых в настоящее время такими странами, как Словакия и Словения, мер по внедрению в практику применение целевых показателей на основе системы присвоения звезд, а также модернизации дорог с учетом рекомендаций МПОСД. В Соединенных Штатах Америки штаты Юта и Алабама приступили к проведению

[5] См. www.irap.org/en/.

оценки более 200 000 км дорог. Австралия планирует провести до конца 2017 года оценку более 50 процентов всех основных автодорожных маршрутов. Оценки состояния дорог были также проведены МПОСД в Бруней-Даруссаламе, Чили, Камбодже, Индонезии, Японии, Нидерландах, Папуа-Новой Гвинее, Катаре, Республике Корея, Южной Африке, Испании, Украине и Уругвае, а также на островах Кайман. В целях содействия более безопасному дорожному движению и мобильности населения были разработаны программы наращивания потенциала и необходимые информационные ресурсы.

32. В соответствии с директивами Европейского союза по безопасности дорожного движения Европейский инвестиционный банк с 2011 года предусматривает обязательные процедуры осуществления проектов в рамках Трансъевропейской дорожной сети и всех соответствующих дорожных проектов за пределами Европейского союза. Применение обязательных процедур было упорядочено в 2014 и 2015 годах, в том числе в плане оценки результативности мер по обеспечению безопасности на дорогах, а также проведения проверок и инспекций в зависимости от типа и масштабов конкретного проекта.

33. Межамериканский банк развития оказывает поддержку в осуществлении компонента безопасности дорожного движения проекта по обеспечению ускоренного ввода в действие Тихоокеанского транспортного коридора, который разработан в рамках Центральноамериканского проекта интеграции и развития с целью выявить, применяя методологию МПОСД, места, наиболее опасные с точки зрения возможных аварий, и предусматривает проведение кампании по информированию общественности «Караван дорожной безопасности: безопасные дороги для всех».

34. С помощью подготовленного МПОСД рейтинга школ был сделан особый акцент на повышение безопасности детей на дорогах в целях организации, проведения и оценки мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения вокруг школ. Совместно с партнерами, включая фармацевтические компании «Янссен фармасьютикалз», «Джонсон энд Джонсон», Фонд Международной автомобильной федерации, Фонд безопасности дорожного движения, FedEx, программы «За безопасность детей во всем мире» (Safe Kids Worldwide), «Такалани Сезам», компании «Уорли Парсонз» и «Ивеко», были завершены работы в рамках экспериментальных проектов, а в партнерстве с местными дорожными управлениями были модернизированы дороги в Мехико и Кейптауне, Южная Африка.

35. В марте 2015 года Женевский центр планирования программ Международной дорожной федерации (МДФ) вышел с предложением осуществить программу обеспечения безопасности дорожного движения. По инициативе Федерации под эгидой Африканского союза, Всемирного банка и ЭКА было организовано совещание с участием министров африканских стран, целью которого было вынести рекомендации относительно проведения конкретных и поддающихся количественной оценке мероприятий, а также приступить к обсуждению вопроса о сборе данных. На совещании было учреждено Африканское отделение Федерации. В ходе состоявшейся в Аддис-Абебе в июле 2015 года третьей Африканской конференции по безопасности дорожного движения ее участники из англоязычных и франкоязычных стран Африки провели среднесрочный обзор хода выполнения Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения в Африке и проанализировали прогресс, достигнутый в реализации

всех основных направлений деятельности в рамках Десятилетия. Конференция была организована ЭКА в сотрудничестве с Комиссией Африканского союза, Международной дорожной федерацией, Африканской программой транспортной политики, Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения и Африканским банком развития, и основное внимание на ней было уделено вопросам, касающимся данных, организационного потенциала, финансирования, безопасности инфраструктуры и информационно-разъяснительной работы.

36. Министерство транспорта Соединенных Штатов подписало в апреле 2015 года с министром дорожного транспорта, автомобильных дорог и грузоперевозок Индии, а в июне 2015 года — с министром транспорта Южной Африки меморандумы о сотрудничестве в деле оказания технической помощи и обмена передовым опытом в транспортных вопросах, включая обеспечение безопасности дорожного движения и планирование работы системы городского транспорта. В июне 2015 года совместно с министерством транспорта Южной Африки министерство организовало практический семинар, посвященный передовой практике в области планирования городских перевозок.

37. Все большее число стран практикуют проведение проверок на предмет безопасности в рамках проектов строительства новых дорог, а также проведение инспекций существующей дорожной сети, в связи с чем Всемирная дорожная ассоциация разработала руководящие принципы, предназначенные для обеспечения понимания и оценки рисков в области безопасности дорожного движения, которые составлены с учетом человеческого фактора. Руководящие принципы проведения проверок и инспекции дорог на предмет безопасности послужили основой при реализации Всемирным банком в Казахстане проекта в области управления безопасностью дорожного движения (2013–2014 годы), а также проекта создания транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия», который Европейский инвестиционный банк осуществляет в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Республике Молдова, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане и Украине (2014–2015 годы).

C. Компонент 3: повышение безопасности автотранспортных средств

38. Всемирный форум по согласованию правил в отношении автотранспортных средств продолжал разрабатывать ориентированные на обеспечение конкретных результатов требования для интеллектуальных транспортных систем и включать их в правила Организации Объединенных Наций, содержащиеся в приложении к Соглашению 1958 года, а также в глобальные технические правила, разработанные в рамках Соглашения 1998 года. В новых правилах Организации Объединенных Наций предусматриваются способы обеспечения безопасности транспортных средств, работающих на водороде, в случае дорожно-транспортный происшествий, и положения, касающиеся устойчивости к воздействию бокового удара, а также тормозных систем транспортных средств большой грузоподъемности.

39. В связи с интеллектуальными транспортными системами, ЕЭК и Международный союз электросвязи организовали в 2014 и 2015 годах симпозиумы на тему «Автомобиль будущего как часть транспортной системы». В ноябре

2014 года ЕЭК и Федеральная государственная служба мобильности и транспорта Бельгии организовали семинар в связи с принятой ЕЭК «дорожной картой», призванной содействовать применению интеллектуальных транспортных систем, которая предусматривает, в частности, принятие в общемировом масштабе мер по согласованию политики в целях обеспечения безопасности данных.

40. Ежегодное совещание Глобальной программы оценки новых автомобилей, которая является платформой для сотрудничества в рамках программ оценки во всем мире, было организовано в октябре 2014 года в Тяньцзине, Китай, Китайской программой оценки новых автомобилей при содействии Благотворительного фонда Блумберга и Фонда ФИА. Главное внимание на совещании было уделено докладам о ходе выполнения мероприятий, которые были представлены новыми программами оценки, действующими в Латинской Америке и регионе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии; в обоих регионах значительно увеличилось число автомобилей, получающих по итогам испытаний на удар при столкновениии 5 звезд за безопасность, что подтверждает эффективность этих программ в деле повышения уровня безопасности транспортных средств. Глобальная программа оценки новых автомобилей приступила также к осуществлению проекта «Безопасные автомобили для Индии», в рамках которого проведены испытания некоторых наиболее продаваемых на индийском рынке моделей и который призван ускорить принятие правительством страны решения об обязательном введении в действие в октябре 2017 стандартов в отношении устойчивости транспортных средств к лобовому и боковому удару при столкновении, а также простимулировать отдельных крупных автопроизводителей провести модернизацию в целях повышения безопасности, повысив прочность кузова и установив подушки безопасности. Программой был опубликован доклад «Демократизация безопасности автомобиля — план создания более безопасных автомобилей на период до 2020 года»[6], в котором особое внимание обращено на то, что в настоящее время в продажу выпускаются миллионы новых автомобилей, не отвечающих требованиям минимальных стандартов безопасности Организации Объединенных Наций, в которых, соответственно, не предусмотрены такие позволяющие сохранить человеку жизнь технологические решения, как подушки безопасности, зоны смятия и электронная система контроля устойчивости. План содержит 10 рекомендаций, в которых, в частности, правительствам и производителям предложено применять нормативные стандарты Организации Объединенных Наций, установленные по результатам испытаний на удары при столкновении, и обеспечить стимулы для того, чтобы потребители покупали более безопасные автомобили, чтобы к 2020 году все новые автомобили соответствовали предусмотренным Организацией Объединенных Наций нормам в отношении степени ударопрочности при лобовом и боковом столкновении, защиты пешеходов и электронного контроля устойчивости. Программой была также выпущена публикация, содержащая руководство по безопасности автопарка и стратегию приобретения более безопасных автомобилей на 2014–2015 годы, в которой руководителям государственных и частных автохозяйств адресуются советы и рекомендации относительно того, чтобы приобретать модели, получившие в рейтинге оценку «5 звезд», опираясь при этом, когда это только возмож-

[6] Размещен на веб-сайте www.globalncap.org/resources/.

но, на результаты, полученные от хорошо зарекомендовавших себя программ оценки новых автомобилей.

41. Межамериканский банк развития выступает спонсором латиноамериканской программы оценки новых автомобилей — первой в Латинской Америке и Карибском бассейне программы обеспечения безопасности транспортных средств на основе результатов испытаний на удары при столкновении, а его партнерами по этому проекту являются, в частности, Международная автомобильная федерация и Фонд Родригеса Гонсало. Программой были проведены испытания и составлен рейтинг более чем 50 автомобилей 18 автомобильных фирм из стран региона.

D. Компонент 4: Повышение безопасности участников дорожного движения

42. В рамках глобальной программы по обеспечению безопасности дорожного движения (на 2010–2014 годы) Благотворительного фонда Блумберга ВОЗ осуществляла деятельность по наращиванию потенциала: в 2013 и 2014 годах в Женеве были проведены семинары по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения, на которых присутствовали представители правительств и гражданского общества из девяти стран, участвующих в проекте (Бразилия, Вьетнам, Индия, Камбоджа, Кения, Китай, Мексика, Российская Федерация и Турция). Дополнительные семинары состоялись в 2014 году в Бразилиа и Куритибе (Бразилия) и Пекине, а также в двух населенных пунктах в Кении. На основе накопленного опыта и извлеченных уроков по итогам этих семинаров ВОЗ в декабре 2014 года опубликовала документ под названием «Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения: практика проведения семинаров, посвященных законодательству в области безопасности дорожного движения»[7], с тем чтобы оказать помощь специалистам, занимающимся безопасностью дорожного движения, и юристам в организации технических семинаров по вопросам законодательства в области безопасности дорожного движения. Кроме того, по этой же теме был выпущен обобщающий документ, предназначенный для ответственных работников государственных ведомств, в котором обосновывалась необходимость совершенствования законодательства в области безопасности дорожного движения[7].

43. В 2014 и 2015 годах Межамериканский банк развития, Международная автомобильная федерация и телеканал «Эм-ти-ви» выступили спонсорами проекта «Лус Амарилья» — видеоконкурса для молодежи и людей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, который был организован с целью распространять информацию о безопасности дорожного движения, способствующую повышению осведомленности и изменению поведения. В основе проекта лежал проект «Желтый свет», который организовали родители подростка, ставшего жертвой дорожно-транспортного происшествия в Соединенных Штатах. Помимо этого, в 2014–2015 годах Банк с участием Совета по безопасности дорожного движения и организации «Сезам Уоркшоп» финансировал осуществлявшийся в трех начальных школах и детских садах в Коста-Рике экспериментальный проект «Безопасные улицы», в рамках которого рас-

[7] Размещен по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/.

пространялась основная информация о безопасности дорожного движения, ориентированная на детей, их родителей и учителей.

44. Глобальная инициатива в поддержку ношения шлемов Фонда АИП и его партнеров в Азии, Африке и Латинской Америке, в основе которой лежит опыт, полученный по итогам реализации программы в поддержку ношения шлемов во Вьетнаме, продолжает способствовать изменению политики и принятию инвестиционных решений для обеспечения того, чтобы мотоциклетные шлемы использовались более активно и на постоянной основе. В качестве примеров можно привести проводившуюся в Камбодже в 2014–2015 годах кампанию под девизом «Шлем на голове — голова в безопасности», которая спонсировалась Агентством Соединенных Штатов по международному развитию при технической помощи со стороны Центров Соединенных Штатов по борьбе с заболеваниями и их профилактике; «проект 7 процентов» в Таиланде, осуществление которого началось в ноябре 2014 года и который представляет собой рассчитанную на три года инициативу, совместно реализуемую Фондом АИП и Фондом помощи детям, в рамках которой акцент делается на школьные программы, информирование в целях изменения поведения и контроля за соблюдением правил, с тем чтобы расширить практику ношения шлемов и повысить осведомленность детей о необходимости ношения шлемов; третий этап начатой в феврале 2015 года кампании «Твоя жизнь — твое богатство: надень шлем!» в рамках Инициативы в поддержку ношения шлемов в Уганде, которая финансируется программой «Кроссроудс» и Министерством по вопросам международного развития Соединенного Королевства и Европейским союзом; начатый в 2014 году экспериментальный проект по повышению безопасности дорожного движения, призванный сократить число аварий и случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий в общинах, проживающих вблизи строящихся нефтеперегонных и нефтехимических объектов во Вьетнаме; многолетняя программа «Шлемы для детей», финансируемая компанией «Джонсон энд Джонсон», Фондом «Ю-пи-эс» и другими корпоративными структурами.

45. В соответствии с меморандумом о сотрудничестве 2012 года между Национальным управлением Соединенных Штатов по обеспечению безопасности дорожного движения и Институтом просвещения по вопросам дорожного движения в марте 2015 года Управление оказало техническую помощь в создании и открытии первой в Индии лаборатории по сертификации устройств для измерения уровня алкоголя в выдыхаемом воздухе.

46. В июне 2014 года Фонд Гонсало Родригеса и Фонд МАПФРЕ опубликовали доклад о результатах исследования, посвященного использованию удерживающих устройств для детей в регионе Латинской Америки и Карибского бассейна, в котором содержался анализ возможности введения практики их обязательного использования[8], а также перспектив введения соответствующей практики в Аргентине, Парагвае, Перу, Уругвае и Чили.

[8] Размещен по адресу: http://bit.ly/1paoT8k.

E. Компонент 5: Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

47. ВОЗ организовала проводимое раз в два года совещание Глобального альянса ВОЗ по уходу за пострадавшими[9] с участием 16 государств-членов и 11 международных организаций, на котором обсуждались общая стратегия Альянса, проблемы координации и стандартизации усилий ВОЗ по сбору данных о травмах, а также вопросы, касающиеся системы показателей и их разработки. Альянс представляет собой международную сеть сотрудничества между правительственными, межправительственными и неправительственными организациями, в том числе профессиональными обществами, которая принимает меры в целях повышения качества доврачебной и врачебной помощи пострадавшим и помощи в их реабилитации. Альянс пересмотрел Механизм ВОЗ для оценки систем оказания травматологической помощи и минимальный набор данных о травмах, и соответствующая информация будет опубликована позднее в 2015 году.

48. В марте 2015 года Иберо-американская федерация ассоциаций жертв дорожно-транспортных происшествий и Фонд МАПФРЕ опубликовали доклад о результатах исследования, посвященного оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях в иберо-американских странах[10], в котором описывался механизм оказания такой первой помощи и проводился анализ состояния пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в 13 странах Латинской Америки, а также Испании и Португалии.

49. Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения на сегодняшний день включает более 140 членов из 90 стран. В марте 2015 года в Марракеше (Марокко) состоялось его четвертое глобальное совещание, в рамках которого проводились учебные занятия с целью усовершенствовать навыки участников, связанные с анализом данных и мобилизацией средств. Состоялась также дискуссия о воздействии алкоголя, в ходе которой была представлена информация о масштабах ущерба, связанного с употреблением алкоголя. Альянсом была создана рабочая группа по вопросам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, деятельностью которой будут руководить лица, выжившие после таких происшествий, а Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий составила для нее концептуальную записку по вопросам правосудия и оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях[11].

V. Информационно-пропагандистская деятельность

50. Со времени опубликования предыдущего доклада состоялось несколько встреч «Друзей Десятилетия» — неофициальной группы правительств и международных учреждений, играющих важную роль в формировании повестки

[9] См. www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/.

[10] Размещен по адресу: www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp.

[11] Размещена по адресу: http://fevr.org/wp-content/uploads/2015/08/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf.

Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Встречи были проведены в Бразилии, Швейцарии и Швеции. 14 ноября 2014 года правительство Бразилии и ВОЗ организовали встречу «Друзей Десятилетия», посвященную вопросам подготовки ко второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая должна состояться в ноябре 2015 года. На этой встрече присутствовали представители девяти государств-членов и шести международных учреждений. Ее участники приняли, в частности, решения относительно темы, желаемых результатов, программы конференции и процесса приглашения на нее. В целях представления новых материалов и рекомендаций для конференции были проведены две дополнительные встречи.

51. В мае 2014 года около 100 представителей директивных органов, доноров и частного сектора собрались на ежегодный форум по вопросам политики и донорства в рамках Десятилетия действий, призванный повысить осведомленность о Десятилетии и заинтересовать участников, с тем чтобы они оказали ему конкретную поддержку. Форум был открыт представителем Канцелярии премьер-министра Австралии. Актриса Мишель Йео призвала отразить вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в повестке дня в области развития на период после 2015 года и принять активное участие в глобальном исследовании Организации Объединенных Наций «Мой мир — 2015 год». Форум проходил во время проводившейся во всем мире недели действий в целях поощрения участия в исследовании «Мой мир — 2015 год»[12], в рамках которого к настоящему времени проголосовали 2 миллиона человек[13].

52. В мае 2015 года в ходе шестьдесят восьмой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения правительства Бразилии и Российской Федерации провели параллельное мероприятие под названием «Сохранение жизней: прогресс в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения». Мероприятие открыл министр здравоохранения Бразилии, который призвал всех министров здравоохранения прибыть на всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения в Бразилиа в ноябре 2015 года. С заявлениями выступили заместитель министра внутренних дел Российской Федерации, министр здравоохранения Таиланда, заместитель министра здравоохранения Южной Африки, заместитель помощника секретаря Службы здравоохранения Соединенных Штатов, Специальный посланник Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения и директор Иберо-американской федерации ассоциаций жертв дорожно-транспортных происшествий.

53. ЕЭК выпустила две электронные книги. Первая была посвящена состоявшемуся в марте 2013 года международному симпозиуму по связанным с употреблением алкоголя дорожно-транспортным происшествиям, в которых страдают уязвимые участники дорожного движения. Вторая включала презентации, интервью и видеоролики с регионального семинара по безопасности дорожного движения, который прошел в Аддис-Абебе в ноябре 2014 года и был организован в партнерстве с ЭКА. В Международный день безопасности на железнодорожных переездах (3 июня) в 2014 году ЕЭК продемонстрировала фильм под

[12] См. www.fiafoundation.org/blog/2014/may/decade-of-action-forum.
[13] См. http://vote.myworld2015.org/.

названием «Спасение жизней на железнодорожных переездах», созданный совместно с Международным союзом железных дорог и Федеральным управлением транспорта Швейцарии. В марте 2015 года состоялось организованное в партнерстве с правительствами Франции, Италии и Соединенных Штатов специальное однодневное совещание «за круглым столом», посвященное использованию правовых документов по вопросам безопасности дорожного движения для изменения политики в области безопасности применительно к двухколесным транспортным средствам в странах с низким и средним уровнем дохода.

54. По случаю Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций ЮНИСЕФ и Фонд ФИА опубликовали совместный доклад под названием «Безопасность при обучении: дети имеют право на безопасные поездки в школу»[14], в котором обосновывается необходимость применять всесторонний подход в вопросах повышения безопасности дорожного движения на основе «безопасной системы», увязывая его с правами ребенка и целями в области устойчивого развития. В докладе содержался призыв использовать опыт стран с высоким уровнем дохода в обеспечении безопасности при поездках в школу применительно к странам с низким и средним уровнем дохода. С призывом к соответствующим действиям выступил Директор-исполнитель ЮНИСЕФ, участвовавший в состоявшейся в рамках Глобальной недели безопасности дорожного движения в 2015 году в Нью-Йорке презентации по случаю начала осуществления программы #Спасем жизни детей (#SaveKidsLives).

55. Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения продолжало содействовать осуществлению эффективной политики в области безопасности дорожного движения и отслеживанию ее соблюдения, оказывая поддержку в реализации адресных мер в интересах уязвимых групп населения и укрепляя потенциал в области безопасности дорожного движения в различных странах. Партнерство обеспечило повышение квалификации почти 30 000 сотрудников дорожной полиции во всем мире путем реализации ряда стратегий, в том числе совершенствования основных документов и планов в области политики, осуществления программ подготовки инструкторов, обеспечения наставничества и инструктажа для старших сотрудников полиции и занимающихся оперативной деятельностью полицейских, а также посредством налаживания партнерских отношений с организациями высокого уровня и проведения визитов по обмену. При финансовой поддержке со стороны Благотворительного фонда Блумберга Партнерство продолжало предоставлять гранты на обеспечение безопасности дорожного движения организациям гражданского общества в целях содействия им в оказании влияния на структуры, принимающие решения, с тем чтобы последние уделяли приоритетное внимание политике в области безопасности дорожного движения и занимались ее осуществлением, что позволило бы сократить число смертей и серьезных травм на дорогах. В течение отчетного периода организациям гражданского общества было выдано 40 грантов[15].

[14] Размещен по адресу: www.unicef.org/education/files/Safe_to_Learn_report.pdf.

[15] См. www.grsproadsafety.org/grants-programme.

56. «Коалиция трехзвездных дорог», созданная Фондом охраны здоровья населения мира, выступает за то, чтобы новые дороги в развивающихся странах соответствовали как минимум трехзвездочному стандарту безопасности (по классификации Международной программы оценки состояния дорог) для всех участников дорожного движения.

57. При финансовой поддержке со стороны Благотворительного фонда Блумберга ВОЗ помогала странам увеличивать число и повышать качество репортажей о безопасности дорожного движения во всем мире. Например, в мае 2014 года ВОЗ начала реализацию рассчитанной на восемь месяцев программы стипендий в области безопасности дорожного движения для журналистов в Камбодже. Программа в интересах журналистов печати, телевидения, радио и онлайновых средств массовой информации была учреждена с целью увеличить число и повысить качество репортажей о безопасности дорожного движения в Камбодже. Кроме того, в 2015 году ВОЗ опубликовала записку по вопросам безопасности дорожного движения для средств массовой информации[16], предназначенную для журналистов, освещающих эти вопросы. В записке обобщается информация о различных проблемах в области безопасности дорожного движения, что призвано сделать данную информацию более доступной для средств массовой информации по всему миру.

58. Первый международный форум по безопасности детей на дорогах[17] был организован в мае 2014 года в Уругвае Фондом им. Гонсало Родригеса при поддержке фондов МАФ и МАПФРЕ в целях содействия повышению безопасности детей на дорогах и распространения касающихся безопасности рекомендаций в Уругвае и других странах Латинской Америки и Карибского бассейна. По итогам этого форума, собравшего более 200 участников, была принята Монтевидейская декларация[18], в которой содержится призыв незамедлительно принять меры для обеспечения безопасности детей на дорогах.

59. В декабре 2014 года организация «Безопасность для детей всего мира» (Safe Kids Worldwide) провела в Вашингтоне, округ Колумбия, глобальный саммит по вопросам безопасности дорожного движения под названием «Безопасность на дороге — безопасность ребенка». На этом мероприятии свыше 240 участников из 30 стран анализировали факторы, угрожающие безопасности детей на дороге, и обсуждали практические шаги, которые необходимо предпринять.

60. Компания «Джонсон & Джонсон» организовала ряд региональных конференций по безопасности транспортных средств, после чего была проведена третья Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, цель которой состояла в повышении уровня осведомленности о Десятилетии действий по обеспечению безопасности дорожного движения и уязвимых участниках дорожного движения, а также началась работа по сертификации в соответствии с системой менеджмента безопасности дорожного движения (39001), разработанной Международной организацией по стандартизации.

---

[16] Размещена по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/media_brief/en/.

[17] См. http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/fisevi.

[18] Размещена по адресу: www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI_2014_DECLARACION_DE_MONTEVIDEO.pdf.

61. В 2014 году некоммерческая организация под названием «Сеть работодателей за безопасность дорожного движения» (Network of Employers for Traffic Safety), пропагандирующая безопасность дорожного движения, опубликовала на 21 языке свое бесплатное Полное руководство по обеспечению безопасности дорожного движения. Руководство было подготовлено на основе информации, собранной в рамках инициативы Сети по оценке уровня безопасности автотранспортных средств под названием «Сила в цифрах» (“Strength in Numbers”), в которой участвуют более 100 компаний, располагающих парками автотранспортных средств в 180 странах. Руководство было разработано в целях оказания помощи работодателям из частного и государственного секторов, располагающим парками автотранспортных средств самых различных размеров, в деле обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире.

62. В марте 2014 года Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения в сотрудничестве с Институтом оценки и измерения показателей здоровья в Институте по вопросам развития зарубежных стран (Лондон) приступили к подготовке доклада под названием «Транспорт и здоровье: влияние автотранспорта на здоровье человека» (“Transport for Health: the Global Burden of Disease from Motorized Road Transport”)[19]. В этом докладе, в основу которого легли результаты предыдущих исследований глобального бремени болезней, дается количественная оценка влияния транспорта на показатели здоровья людей, в том числе связанного с полученными в дорожно-транспортных происшествиях травмами (по данным за последние 20 лет) и загрязнением воздуха. Результаты исследования свидетельствуют о том, что 6 из 10 основных причин смерти во всем мире связаны с травмами, полученными в результате дорожно-транспортных происшествий, и загрязнением окружающей среды автотранспортом. Если учитывать ухудшение показателей здоровья населения, обусловленное загрязнением окружающей среды автотранспортом, то показатели смертности, связанной с автотранспортом, превышают показатели смертности от ВИЧ/СПИДа, туберкулеза, малярии и диабета.

63. В рамках своей программы предоставления грантов на цели содействия обеспечению безопасности дорожного движения МАФ продолжает поддерживать мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществляемые его автомобильными клубами. Благодаря поддержке Фонда МАФ в рамках этой программы были выделены значительные средства на реализацию свыше 100 инициатив по обеспечению безопасности, осуществлявшихся через проведение в 50 странах информационно-просветительских кампаний, учебных и тренировочных мероприятий, программ по обследованию дорожной инфраструктуры и осмотру транспортных средств, а также конференций, официальных мероприятий и семинаров. В 2015 году МАФ приступила к реализации новой инициативы высокого уровня по привлечению частного сектора, цель которой состоит в распространении соответствующей информации на международном уровне и активизации усилий по сбору средств с уделением особого внимания инновационным способам финансирования.

[19] Размещен по адресу: http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/01/19308007/transport-health-global-burden-disease-motorized-road-transport.

VI. Сбор данных и исследования/мониторинг в рамках Десятилетия

64. В своей резолюции 64/255 Генеральная Ассамблея предложила ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию глобального прогресса и готовить доклады о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Были завершены сбор и анализ данных по 180 принявшим участие в обследовании странам; эти данные будут использованы для подготовки третьего Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, который будет опубликован перед началом второй глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения. В настоящее время ВОЗ занимается разработкой соответствующей онлайн-платформы для визуализации данных.

65. Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения опубликовала свой ежегодный доклад за 2014 год. Основной задачей этой постоянной рабочей группы Объединенного исследовательского центра ОЭСР и Международного транспортного форума по вопросам транспорта, в состав которой входят эксперты по вопросам безопасности дорожного движения и исследовательские институты, национальные автодорожные и транспортные органы, международные организации, университеты и компании автомобильной промышленности и другие ассоциации из стран — членов ОЭСР и стран, не являющихся членами ОЭСР, является содействие международному сотрудничеству в области сбора и анализа данных о безопасности дорожного движения. В ежегодном докладе за 2014 год[20] содержится обзор показателей состояния безопасности дорожного движения за 2012 год по 37 странам, предварительные данные за 2013 год и подробные отчеты по каждой стране. В 2013 году в поддержку деятельности Иберо-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения Международная группа по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения начала вести базу данных по странам Латинской Америки и Карибского бассейна.

66. ЭКА провела всеобъемлющий среднесрочный обзор хода осуществления Плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения в Африке (на 2011–2020 годы), который был принят главами государств и правительств африканских стран. Полученные результаты были представлены на третьей Африканской конференции по вопросам безопасности дорожного движения в рамках подготовки ко второй глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения.

67. Страны, участвующие в деятельности Иберо-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения, наладили между собой сотрудничество в области сбора информации и статистических данных. Эксперты из ПАОЗ/ВОЗ провели семинар для координаторов деятельности по сбору и обработке данных о безопасности дорожного движения. В сентябре 2013 года в Сан-Паулу, Бразилия, в сотрудничестве с Центром было организовано специальное мероприятие по безопасности езды на мотоцикле, в котором приняли участие эксперты из Латинской Америки, Азии, Океании и Европы, а также другие заинтересованные стороны, в частности представители объединений

[20] Размещен по адресу: www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf.

мотоциклистов. В ноябре 2013 года в Аргентине прошел международный конгресс ОЭСР-Международной группы по сбору и анализу данных о безопасности дорожного движения по теме «Более качественные данные по безопасности — выше безопасность на дорогах», который был организован Группой и Центром и в котором приняли участие более 300 человек из 40 стран.

68. 27 и 28 августа 2014 года ВОЗ в сотрудничестве с танзанийской Ассоциацией врачей скорой помощи провела двухдневный международный семинар, посвященный обзору использования систем сбора информации о смертельных травмах в моргах и больницах. При поддержке ВОЗ такие системы были созданы в отдельных моргах в Кении, Мозамбике, Объединенной Республике Танзания и Замбии.

69. МПОД опубликовала свой последний доклад под названием «Вакцина для дорог», в котором представлена сводная информация об обеспечении безопасности на дорогах во всем мире. На текущий момент была проведена оценка свыше 500 000 километров дорог более чем в 70 странах и более чем половине дорог были присвоены одна звезда или две звезды (самыми безопасными являются дороги, которым присвоены пять звезд). Ряды данных МПОД содержат также оценочные данные по смертности местного уровня, которые могут оказаться полезными соответствующим учреждениям при принятии целенаправленных мер по всем аспектам в рамках механизмов урегулирования связанных с безопасностью проблем, особенно в тех случаях, где не имеется данных о дорожно-транспортных происшествиях за длительный период времени.

VII. Финансовая поддержка

70. На протяжении последних лет Всемирный банк планомерно увеличивает количество и объемы кредитов, предоставляемых на цели обеспечения безопасности дорожного движения, и прилагает усилия к тому, чтобы, помимо предоставления средств, в рамках программ по укреплению потенциала регулярно принимались и другие меры. Министерством по вопросам международного развития Соединенного Королевства и Благотворительным фондом Блумберга (Bloomberg Philanthropies) Глобальному механизму по вопросам безопасности дорожного движения были выделены дополнительные средства на цели укрепления научного и управленческого потенциала в странах с низким и средним уровнем дохода.

71. В феврале 2015 года Благотворительный фонд Блумберга взял на себя обязательство в течение пяти лет предоставить консорциуму партнеров, включающему организацию «Эмбарк» (Embark), Глобальную программу оценки новых автомобилей, Школу общественного здравоохранения имени Блумберга в университете Джона Хопкинса, Национальную ассоциацию должностных лиц городских транспортных ведомств, Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения, Всемирный банк и ВОЗ, 125 млн. долл. США на цели снижения уровня смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий в странах и городах с низким и средним уровнем дохода[21]. К числу этих пяти стран относятся: Индия, Китай, Таиланд, Объединенная Рес-

[21] См. www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/.

публика Танзания и Филиппины. К числу этих 10 городов относятся: Аддис-Абеба, Аккра, Бангкок, Бандунг (Индонезия), Богота, Мумбаи (Индия), Сан-Паулу (Бразилия), Форталеза (Бразилия), Хошимин и Шанхай (Китай). Эта программа будет осуществляться на национальном уровне и будет направлена на укрепление законодательства о безопасности дорожного движения. Помимо этого, в рамках программы будут выделены средства на подготовку серии докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире.

72. Европейский инвестиционный банк выделяет средства на цели обеспечения безопасности дорожного движения в странах Европейского союза через свою программу кредитования транспортного сектора, финансируя те компоненты проектов по строительству и восстановлению, которые связаны с обеспечением безопасности. Помимо этого, Банк принимает меры к тому, чтобы обеспечить применение требований Европейского союза и накопленного им опыта во всех странах, где он осуществляет свою деятельность, и при принятии решения относительно финансирования проектов определенных типов в качестве основного критерия использует учет требований обеспечения безопасности дорожного движения. Банк неизменно выделяет средства на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, касающихся новых технологий, включая активную и пассивную системы безопасности, использующиеся в легковых и грузовых автомобилях и мотоциклах. Что касается стран, не являющихся членами Европейского союза, то Банк принимает участие в проектах, финансируемых совместно с другими партнерами в целях развития, которые предусматривают безвозмездное выделение средств на проведение информационно-просветительских кампаний по вопросам безопасности дорожного движения. Как правило, эти кампании проводятся по завершении проектов по строительству дорог и направлены на обеспечение безопасности уязвимых участников дорожного движения. В 2014 и 2015 годах было добавлено еще три потенциальных проекта, предусматривающих проведение информационно-просветительских мероприятий в Кении, Папуа — Новая Гвинея и Тиморе-Лешти.

73. Ряд партнеров, включая Всемирный банк, Фонд МАФ и министерство транспорта Соединенных Штатов, выделили средства на цели организации поездки представителей стран с низким уровнем дохода на вторую конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения.

74. Организации частного сектора, например «Джонсон & Джонсон», «Дженсен», «Мишлен», «Шелл», «Тойота» и «Тотал», а также Глобальная инициатива в области безопасности дорожного движения предоставили финансовую поддержку для ряда проектов по обеспечению безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода.

VIII. Выводы и рекомендации

75. **С момента представления предыдущего доклада организациями, занимающимися вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, были проведены многочисленные мероприятия на местном, национальном, региональном и международном уровнях.**

76. **Необходимо еще многое сделать для достижения цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и целей в области устойчивого развития, касающихся снижения уровня смертности, особенно в отношении защиты уязвимых участников дорожного движения, принятия и обеспечения исполнения эффективных законов о безопасности дорожного движения и обеспечения безопасности транспортных средств и инфраструктуры.**

77. **Проблема финансовой поддержки в области дорожной безопасности остается нерешенной, и для проведения мероприятий по обеспечению безопасности на дорогах требуется увеличить объемы предоставляемых финансовых ресурсов.**

78. **Чтобы в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения была достигнута цель по спасению 5 миллионов жизней, Генеральной Ассамблее рекомендуется призвать государства-члены к следующему:**

a) решать проблему безопасности дорожного движения на основе целостного подхода, включая внедрение или продолжение внедрения эффективной системы управления безопасностью дорожного движения, и в том числе определить ответственное ведомство; сотрудничество между департаментами дорог/транспорта, полиции/юстиции, здравоохранения и образования; разработку государственных планов обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия; и установление количественных целевых показателей для снижения показателей дорожно-транспортного травматизма и смертности;

b) присоединиться к международно-правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, в частности конвенциям о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, и пропагандировать и внедрять их положения;

c) разработать комплексное национальное законодательство, касающееся рисков и факторов защиты, обеспечить защиту случайно оказавшихся на месте происшествия лиц и персонала служб экстренного реагирования и добиться исполнения этих законов, с тем чтобы выполнить поставленную Генеральной Ассамблеей задачу к 2020 году увеличить долю стран, применяющих соответствующее законодательство, до 50 процентов;

d) обеспечить более строгое соблюдение существующего законодательства и активизировать информационно-просветительскую деятельность в целях снижения показателей травматизма и смертности;

e) повысить качество данных по безопасности дорожного движения, и в том числе активизировать усилия по сбору соответствующих данных (о последствиях принимаемых мер для здоровья населения, их

социально-экономическом воздействии и экономической эффективности), необходимых для управления деятельностью по обеспечению безопасности на дорогах, а также отслеживать изменения ситуации с безопасностью дорожного движения;

f) укрепить и улучшить работу служб, оказывающих доврачебную помощь, травматологическую помощь и помощь в реабилитации;

g) усовершенствовать инфраструктуру, в том числе на 10 процентах самых загруженных дорог, и на основе системы оценки, предполагающей присвоение дорогам определенного числа звезд, закрепить надлежащие целевые показатели в отношении дорожной инфраструктуры для всех соответствующих участников дорожного движения, установить минимальный стандарт в три звезды и ввести практику проведения проверок на предмет соблюдения требований безопасности дорожного движения для всех новых дорог;

h) увеличить объем ресурсов, выделяемых на инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, и создать устойчивые инновационные механизмы финансирования;

i) обеспечить политическую поддержку и принятие финансовых обязательств в отношении целей в области устойчивого развития, с тем чтобы выполнить амбициозную задачу к 2020 году сократить число смертей, связанных с дорожно-транспортными происшествиями;

j) проводить Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий;

k) принять активное участие во второй глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая пройдет в ноябре 2015 года в Бразилии.

79. **Генеральная Ассамблея может также пожелать рекомендовать государствам-членам следующее:**

a) поддержать процесс разработки глобальных, региональных и национальных показателей и целей в области безопасности дорожного движения;

b) действовать с учетом результатов, выводов и рекомендаций, изложенных в докладах ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире;

c) разработать и использовать стратегии, в рамках которых внимание уделяется в первую очередь потребностям уязвимых участников дорожного движения;

d) участвовать в программах оценки новых автомобилей;

e) просить представить Ассамблее на ее семьдесят второй сессии доклад по этим вопросам.