



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
24 September 2021  
Russian  
Original: English

---

Семьдесят шестая 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».



*Резюме*

В соответствии с резолюцией 74/299 Генеральной Ассамблеи в настоящем докладе представлен общий обзор результатов, достигнутых в деле реализации целей второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Он был подготовлен 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».

В докладе освещаются мероприятия, проведенные в поддержку достижения цели Десятилетия, которая заключается в том, чтобы снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в период 2021–2030 годов, в частности мероприятия по разработке глобального плана действий для оказания странам помощи в выработке их собственных планов, информационно-пропагандистская деятельность в интересах поддержания политической воли на протяжении всего Десятилетия, а также деятельность в поддержку усилий по осуществлению, включая финансирование, наращивание потенциала и техническую поддержку. Наконец, в докладе представлена информация о существующих способах отслеживания результатов, достигнутых в достижении целей Десятилетия, и в заключение приводится ряд рекомендаций, предлагаемых для рассмотрения Генеральной Ассамблеей.

## I. Введение

1. Ежегодно на дорогах гибнут около 1,3 миллиона человек. Как указано в Докладе о глобальном положении дел в области безопасности дорожного движения за 2018 год, травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются основной причиной смертности людей в возрасте от 5 до 29 лет.
2. Безопасность дорожного движения по своей сути является вопросом развития и конкретно затрагивается как таковой в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой Генеральной Ассамблеей в резолюции 70/1 (цели 3.6 и 11.2).
3. В Стокгольмской декларации<sup>1</sup>, принятой в качестве итогового документа третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, была особо подчеркнута взаимозависимость между безопасностью дорожного движения и другими вопросами развития. Декларация была одобрена Генеральной Ассамблеей в резолюции 74/299, ее последней резолюции по повышению безопасности дорожного движения во всем мире.
4. В этой резолюции Генеральная Ассамблея провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, на которое ставится цель снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в период 2021–2030 годов, и призвала государства-члены продолжать до 2030 года деятельность по решению всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач в рамках целей в области устойчивого развития, включая задачу 3.6, особенно с учетом оставшейся части Десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития к 2030 году во всей их полноте.
5. Генеральная Ассамблея постановила также включить в предварительную повестку дня своей семьдесят шестой сессии пункт, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и просила Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на этой сессии доклад о результатах, достигнутых в деле реализации целей второго Десятилетия действий.
6. Настоящий доклад подготовлен Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и партнерами структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», чтобы представить обзор результатов, достигнутых с начала второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

## II. Разработка глобального плана, который будет направлять страны на достижение цели снижения на 50 процентов смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий

7. В своей резолюции 74/299 Генеральная Ассамблея провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, на которое ставится цель снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных

<sup>1</sup> URL: [www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration](http://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration).

происшествий в период 2021–2030 годов, и просила ВОЗ и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с другими партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами, разработать план действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения его целей (резолюция 74/299, пункт 4).

8. Для выполнения этого мандата в сентябре 2020 года была создана межучрежденческая целевая группа, в которую вошли сотрудники ВОЗ из ее штаб-квартиры и региональных бюро, а также сотрудники каждой из региональных комиссий Организации Объединенных Наций. При разработке глобального плана на второе Десятилетие целевая группа принимала во внимание Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, ряд резолюций Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (например, резолюцию 74/299), итоговые документы трех конференций высокого уровня по безопасности дорожного движения (включая Стокгольмскую декларацию), существующие технические руководства и отчеты экспертов, в которых задокументированы основные извлеченные уроки и проблемы Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы.

9. При разработке глобального плана действий была проведена серия консультаций. Межучрежденческая целевая группа сначала запросила отзывы у партнеров по структуре «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и других учреждений Организации Объединенных Наций. Позднее, по итогам информационного совещания с государствами-членами, состоявшегося 6 мая 2021 года, и консультаций с общественностью, целевая группа запросила мнения государств-членов и других партнеров. Консультации с общественностью проводились через веб-сайт ВОЗ 6–28 мая 2021 года. Чтобы обеспечить возможность выяснения мнений широкого круга стран и регионов, проект глобального плана был представлен на шести официальных языках Организации Объединенных Наций<sup>2</sup>.

10. Объявление второго Десятилетия и обнародование его глобального плана запланированы на 28 октября 2021 года. Стороны, заинтересованные в безопасности дорожного движения во всем мире, включая ВОЗ, региональные комиссии Организации Объединенных Наций и других партнеров по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», в настоящее время разрабатывают планы по поддержке реализации плана в течение Десятилетия различными средствами, в частности путем направления специально выделенных сотрудников для контроля за реализацией плана в странах, оказания технической и финансовой поддержки и ведения информационно-пропагандистской деятельности.

<sup>2</sup> Информация о процессе разработки плана представлена на сайте URL: [www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030](http://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030).

### **III. Мобилизация поддержки и вовлечение правительств и глобальных субъектов**

#### **A. Дальнейшее развитие импульса, возникшего благодаря проведению третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения**

11. Третья Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения сыграла ключевую роль в привлечении политического внимания к вопросу безопасности дорожного движения. На Конференции и в ее итоговом документе, Стокгольмской декларации, о безопасности дорожного движения говорилось как о вопросе развития, к которому следует подходить как к комплексному компоненту Повестки дня на период до 2030 года (например, в том, что касается безопасности условий труда, учета фактора безопасности при осуществлении закупочной деятельности и уделения ему внимания при проектировании городов). Конференция подготовила почву для провозглашения Генеральной Ассамблеей второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

12. Со времени Конференции 2020 года был проведен ряд последующих мероприятий в поддержку выполнения резолюции [74/299](#) Генеральной Ассамблеи:

а) 26 февраля 2021 года Европейская экономическая комиссия организовала глобальный «круглый стол» по безопасности дорожного движения, который был приурочен к восьмидесятой третьей сессии Комитета по внутреннему транспорту и посвящен новому курсу действий, необходимому для укрепления национальных систем безопасности дорожного движения в интересах достижения цели, поставленной на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

б) Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) созвала в июне 2021 года региональное совещание мэров, правительственных чиновников и других негосударственных субъектов из 30 стран на тему «Город и транспорт: безопасность, эффективность и устойчивость». Участники совещания приняли Бангкокскую декларацию под названием «Город и транспорт: безопасность, эффективность и устойчивость».

с) в июне 2021 года Международный транспортный форум, Транспортная администрация Швеции, Шведский национальный научно-исследовательский институт дорог и транспорта, Международная федерация мотоциклистов, Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов и Европейская ассоциация производителей мотоциклов при поддержке Международной программы оценки состояния дорог организовали глобальный семинар по вопросам политики, преследовавший цель выработки рекомендаций по обеспечению безопасности мотоциклистов<sup>3</sup>.

#### **B. Координация деятельности глобальных субъектов и содействие повышению безопасности дорожного движения**

13. В рамках структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», находящейся в ведении ВОЗ, раз в два месяца проводятся виртуальные совещания для координации действий в поддержку нового Десятилетия действий, в том числе в части

<sup>3</sup> См. [www.itf-oecd.org/motorcyclists-safety-workshop-riding-safe-system](http://www.itf-oecd.org/motorcyclists-safety-workshop-riding-safe-system).

содействия разработке глобального плана. Кроме того, было начато проведение серии вебинаров для обсуждения ключевых вопросов, поднятых в ходе третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, включая вопросы финансирования и вовлечения частного сектора. Структура «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» координирует наряду с этим вопросы презентации глобального плана 28 октября, а также поддерживает работу по подготовке к проведению в ноябре Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

14. Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения продолжал взаимодействовать с правительствами и другими субъектами в деле привлечения политического внимания к безопасности дорожного движения, а также мобилизации финансовых средств и увеличения объема финансирования. С начала второго Десятилетия он взаимодействует с государственными и частными структурами из нескольких стран в интересах повышения уровня осведомленности о втором Десятилетии и его цели.

15. Майкл Блумберг был вновь назначен глобальным послом ВОЗ по неинфекционным заболеваниям и травмам. В этом качестве он будет и впредь поддерживать глобальные и региональные инициативы по безопасности дорожного движения и использовать свой статус для повышения осведомленности общественности и стимулирования инвестиций в безопасность дорожного движения.

### **С. Обращение к правительствам во время шестой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций призыва снизить предел скорости движения в городах до 30 км/ч**

16. Шестая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций проходила с 17 по 23 мая 2021 года. На основе ключевых рекомендаций, включенных в Стокгольмскую декларацию, темой Недели стало ограничение скорости в местах, где смешиваются потоки пешеходов и транспорта, до 30 км/ч. Неделя проходила под лозунгом «Улицы для жизни», в котором воплощен призыв к тому, чтобы предел скорости в 30 км/ч (20 миль в час) стал нормой для городов, поселков и деревень во всем мире. Эта тема перекликалась также с одной из ключевых областей действий проекта глобального плана второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, касающейся контроля скоростного режима.

17. В ходе Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций было организовано множество мероприятий на глобальном и страновом уровнях, включая дискуссионные форумы, вебинары, подписание петиций, размещение материалов в социальных сетях и интервью на телевидении и радио<sup>4</sup>. Многие из этих мероприятий были проведены системой Организации Объединенных Наций и партнерами по структуре «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», например:

а) в преддверии Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций для парламентариев, являющихся членами Африканской региональной сети законодателей по безопасности дорожного движения, был проведен технический семинар, на котором были представлены

<sup>4</sup> См. [www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/global-events-during-the-un-week](http://www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/global-events-during-the-un-week).

данные о влиянии превышения скорости на безопасность, немоторизованные способы передвижения и загрязнение окружающей среды в Африке, а также о ширящейся кампании за ограничение скорости пределом в 30 км/ч и введение этого предела во всем мире и обсуждены потенциальная возможность его установления и соответствующие преимущества в африканском контексте. В результате несколько парламентариев подключились к участию в информационно-пропагандистских мероприятиях, проведенных Глобальным альянсом неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, в целях поддержки и принятия обязательств по снижению скоростного лимита до 30 км/ч в регионе;

b) на глобальном мероприятии<sup>5</sup>, организованном ВОЗ и Фондом ФИА «Автомобиль и общество», были представлены материалы об успешном введении скоростного лимита в 30 км/ч и преимуществах, которые дает создание зон ограничения скорости 30 км/ч. В ходе мероприятия с заявлениями с выражением поддержки выступили, в частности, Генеральный директор ВОЗ, Исполнительный директор Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат) и Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения;

c) в средствах массовой информации Организации Объединенных Наций был опубликован ряд статей, направленных на повышение осведомленности о проблеме безопасности дорожного движения и необходимости ограничения скорости движения, включая две статьи в журнале «Хроника ООН» под названием «Роль системы Организации Объединенных Наций в повышении безопасности дорожного движения в интересах спасения жизни людей и содействия устойчивому развитию»<sup>6</sup> и «Смертность и травмы на дорогах разбивают людям жизнь: стимул для снижения скорости и принятия серьезных мер реагирования на ДТП»<sup>7</sup>, а также статью о бремени этой проблемы и призыв к действиям в информационном бюллетене о состоянии здравоохранения в мире, публикуемом Детским фондом Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ);

d) мероприятия проводились также региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) в партнерстве с Комиссией Африканского союза организовала короткую пешую прогулку в Аддис-Абебе и воспользовалась этой возможностью для распространения информации о том, что превышение скорости обуславливает примерно 30 процентов случаев гибели людей на дорогах и является одним из факторов, являющихся причиной более 50 процентов дорожно-транспортных происшествий в Африке. Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (ЭСКЗА) подготовила рекламный видеоролик<sup>8</sup> для кампании #Love30, который транслировался через ее медиа-платформы и был представлен в ходе регионального практикума по безопасности дорожного движения в арабских странах 18 мая 2021 года;

e) Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка провел ряд мероприятий в рамках кампании «Улицы для жизни» #Love30, включая два дискуссионных форума высокого уровня, на которых были представлены Руководство по низкоскоростным зонам и Глобальное

<sup>5</sup> См. [www.youtube.com/watch?app=desktop&v=OaadkCpAf0](https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=OaadkCpAf0).

<sup>6</sup> URL: [www.un.org/en/un-chronicle/role-united-nations-system-improving-road-safety-save-lives-and-advance-sustainable](https://www.un.org/en/un-chronicle/role-united-nations-system-improving-road-safety-save-lives-and-advance-sustainable).

<sup>7</sup> URL: [www.un.org/en/un-chronicle/road-deaths-and-injuries-shatter-lives-impetus-lower-speeds-and-serious-post-crash](https://www.un.org/en/un-chronicle/road-deaths-and-injuries-shatter-lives-impetus-lower-speeds-and-serious-post-crash).

<sup>8</sup> См. [www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XUfF4KrOdRs&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XUfF4KrOdRs&feature=youtu.be).



руководство по регулированию скорости (и то, и другое подготовлены совместно с Институтом мировых ресурсов);

f) Департамент охраны и безопасности призвал лиц, ответственных за разработку политики в системе обеспечения безопасности Организации Объединенных Наций, принять меры в поддержку создания низкоскоростных улиц во всем мире, ограничив скорость до 30 км/ч (20 миль/ч) в зонах, где люди ходят пешком, живут и играют, и выступая за то, чтобы это стало нормой для городов, поселков и деревень во всем мире;

g) Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, опираясь на финансовую поддержку компании «Федерал экспресс», Фонда ФИА и ВОЗ, выделил гранты 63 неправительственным организациям (НПО) в 44 странах с тем, чтобы они добились принятия политических обязательств по ограничению скорости 30 км/ч и/или одобрения темы Недели на политическом уровне;

h) свой вклад в проведение Недели внесли также организации частного сектора. Например, видеоролики и информационные материалы в поддержку кампании подготовил Фонд МАПФРЕ<sup>9</sup>. Международная автомобильная федерация выделила гранты на пропагандистское обеспечение Недели в 31 стране, а 17 мая группа высокого уровня по безопасности дорожного движения Федерации организовала онлайн-диалог с участием представителей разных поколений по вопросам безопасности дорожного движения между молодежными лидерами и министрами, и 31 член группы официально одобрил кампанию «Улицы для жизни».

18. Ряд конкретных результатов принесла Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. В Бразилии, например введение в контексте мероприятий, организованных в рамках Недели, зон с максимальной скоростью в 30 км/ч предоставило мэрам возможность, экспериментируя, постепенно расширять низкоскоростные зоны, не встречая серьезного сопротивления. В таких городах, как Кампу-Гранди и Салвадор, благодаря принятым усилиям существующие или запланированные зоны с ограничением скорости в 30 км/ч были распространены на другие прилегающие улицы. В Ливане ЭСКЗА сотрудничала с Молодежной ассоциацией за социальную осведомленность и муниципалитетом Бейрута в деле создания в Бейруте двух зон с максимальной скоростью в 30 км/ч.

19. Для поддержания импульса, созданного проведением Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, и поддержки более широкого введения ограничений по скорости в 30 км/ч в местах, где смешиваются потоки пешеходов и транспорта, партнеры по структуре «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» разработали планы по продолжению кампании за ограничение скорости в 30 км/ч в течение следующего Десятилетия. Кроме того, Фонд ФИА, также являющийся партнером в рамках «Сотрудничества», объявил в мае 2021 года о создании нового центра информационно-пропагандистской работы «Улицы для жизни» с бюджетом в 15 млн евро, в целях поддержки проведения городами, НПО и учреждениями Организации Объединенных Наций, включая ЮНИСЕФ и Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде, кампаний за ограничение скорости в городах 30 км/ч и установление таких ограничений.

<sup>9</sup> URL: <https://love30.fundacionmapfre.org/en/>.



## **D. Мобилизация устойчивого политического руководства путем проведения заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения**

20. В резолюции [74/299](#) Генеральная Ассамблея постановила созвать не позднее конца 2022 года заседание Ассамблеи высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире с целью рассмотрения пробелов и проблем, а также мобилизации политического руководства и поощрения многосекторального и многостороннего сотрудничества в этой связи и постановила далее определить сферу охвата и порядок проведения этого заседания не позднее семьдесят пятой сессии Ассамблеи.

21. В резолюции [75/308](#) Генеральная Ассамблея определила круг ведения, порядок проведения, формат и организацию заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В этой связи было решено, что заседание высокого уровня пройдет в Нью-Йорке в 2022 году параллельно с политическим форумом высокого уровня по устойчивому развитию, а его тема будет звучать «Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года: проведение десятилетия действий и свершений».

22. Генеральная Ассамблея также постановила, что заседание будет проходить в течение двух дней, и определила общую структуру его сегментов. Она также рассмотрела вопрос о форме участия и упомянула, что будет принята четкая и ориентированная на конкретные действия политическая декларация, которая будет заранее согласована на основе консенсуса в ходе межправительственных переговоров.

23. В преддверии заседания высокого уровня будет создано однодневное подготовительное совещание, состоящее из двух сегментов: интерактивного тематического диалога по инвестициям в безопасность дорожного движения и интерактивных слушаний с участием многих заинтересованных сторон. Дата проведения подготовительного совещания, которое должно состояться до конца 2021 года, в настоящее время изучается.

## **IV. Оказание помощи странам в укреплении их законодательной базы и разработке национальных и региональных планов обеспечения безопасности дорожного движения**

### **A. Прогресс в присоединении к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и разработке новых документов**

24. Генеральная Ассамблея продолжала подчеркивать важность правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и рекомендовать государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами этих документов (резолюция [74/299](#), пункты 7 и 8). Со времени предыдущего доклада Генерального секретаря о повышении безопасности дорожного движения в мире ([A/74/304](#)) в этом отношении был достигнут определенный прогресс, в частности:

- a) еще пять стран (Бруней-Даруссалам, Лихтенштейн, Мальта, Хорватия и Эстония) присоединились к Конвенции о дорожном движении 1949 года;
- b) еще пять стран (Гондурас, Лихтенштейн, Оман, Таиланд и Государство Палестина) присоединились к Конвенции о дорожном движении 1968 года;
- c) еще одна страна (Лихтенштейн) присоединилась к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года;
- d) еще одна страна (Узбекистан) присоединилась к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года;
- e) еще одна страна (Пакистан) присоединилась к Соглашению 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций 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 правил Организации Объединенных Наций;
- f) еще одна страна (Тунис) присоединилась к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий проведения периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров.

25. В январе 2021 года договаривающиеся стороны Конвенции 1968 года о дорожном движении были проинформированы Управлением Организации Объединенных Наций по правовым вопросам о поправке, принятой Глобальным форумом по безопасности дорожного движения на его восемьдесят первой сессии для содействия ответственному использованию автоматизированных систем вождения на условиях, приемлемых для договаривающихся сторон. Ожидается, что эта поправка вступит в силу летом 2022 года по завершении срока, отведенного для направления соответствующего уведомления.

26. На своей восемьдесят второй сессии, состоявшейся в марте 2021 года, Глобальный форум по безопасности дорожного движения продолжил обсуждение проекта резолюции о соображениях безопасности при выполнении водителем действий, не связанных с вождением, когда автоматизированная система вождения осуществляет динамическое управление, и одобрил директивную записку, озаглавленную «Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования национальных водительских удостоверений и международных водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов».

27. На своей 183-й сессии, состоявшейся в марте 2021 года, Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств принял новые Правила Организации Объединенных Наций, касающиеся регистраторов данных о событиях, эти правила будут касаться минимального сбора, хранения и обеспечения сохранности данных о дорожно-транспортных происшествиях, необходимых для эффективного расследования аварий и анализа работы оборудования безопасности (например, современных удерживающих систем, антиблокировочной тормозной системы и электронной системы контроля устойчивости).

28. Два новых правила, принятые Всемирным форумом по гармонизации правил в области транспортных средств 11 ноября 2020 года, вступили в силу 10 июня 2021 года и позволят снизить количество и тяжесть столкновений между транспортными средствами и уязвимыми участниками дорожного движения (пешеходами и велосипедистами) при трогании с места или маневрировании задним ходом на низкой скорости. Речь идет о следующих двух правилах:

- Правило № 158 Организации Объединенных Наций (движение задним ходом) (улучшение осведомленности водителей об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся позади транспортного средства, при движении задним ходом). Этим правилом введены требования к легковым автомобилям, микроавтобусам, автобусам и грузовикам (транспортные средства категорий М и N) в отношении обнаружения находящихся позади транспортного средства объектов высотой не менее 80 см и шириной не менее 30 см в зоне от 20 см до 1 м позади транспортного средства. Используются две основные технологии: ультразвуковые датчики и камеры заднего вида. В отношении камер Правилом установлено требование обеспечить видимость зоны в пределах от 30 см до 3,5 м позади транспортного средства.
- Правило № 159 Организации Объединенных Наций (системы информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов). Данное правило требует включения для автобусов, туристических междугородных автобусов и средних и больших грузовиков (транспортные средства категорий М2, М3, N2 и N3) информационного сигнала о приближении, когда пешеходы или велосипедисты оказываются в критической «мертвой зоне» перед транспортным средством, если транспортное средство либо готовится тронуться с места по прямой, либо движется по прямой на низкой скорости до 10 км/ч. Это правило также устанавливает требование о подаче дополнительного сигнала, когда столкновение становится неизбежным, например, когда транспортное средство ускоряется с места, а пешеход или велосипедист находится непосредственно перед этим транспортным средством. Соответствующие системы должны обеспечивать обнаружение взрослых пешеходов или детей и взрослых велосипедистов.

29. В Правило № 152 Организации Объединенных Наций, касающееся систем автоматического экстренного торможения, были внесены поправки, включающие требования к эксплуатационным характеристикам, с тем чтобы эти системы также были предназначены для предотвращения (или, по крайней мере, смягчения) столкновений с уязвимыми участниками дорожного движения, такими как пешеходы и велосипедисты.

30. Кроме того, новое пересмотренное Правило № 17 Организации Объединенных Наций и Глобальные технические правила № 7 Организации Объединенных Наций, принятые Всемирным форумом по согласованию правил в области транспортных средств в 2020 году, содержат новые положения по предотвращению и значительному снижению хлыстовых травм также за счет использования более биологически верного манекена. Положения Правила № 17 Организации Объединенных Наций вступили в силу в июне 2021 года в рамках Соглашения 1958 года.

31. Рабочая группа по перевозкам опасных грузов приняла ряд поправок к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов с целью повышения безопасности дорожного движения. Эти поправки вступили в силу 1 января 2021 года и касаются перевозки литиевых батарей, неисправных батарей, медицинских отходов и радиоактивных материалов. Новое издание Соглашения, включающее эти поправки, было опубликовано в 2020 году.

## **В. Прогресс в деле введения в действие законодательства и планов по безопасности дорожного движения в регионах и странах**

32. С учетом доклада об оценке Африканского плана действий по безопасности дорожного движения на десятилетие 2011–2020 годов был разработан Африканский план действий по безопасности дорожного движения на десятилетие 2021–2030 годов. Новый план, одобренный экспертами в мае 2021 года, был затем принят на третьей очередной сессии Специализированного технического комитета Африканского союза по транспорту, трансконтинентальной и межрегиональной инфраструктуре и энергетике, которая была организована Комиссией Африканского союза в сотрудничестве с Агентством развития Африканского союза-Новым партнерством для развития Африки, Африканским банком развития и ЭКА 1–3 июня 2021 года.

33. По итогам проекта «Более безопасные и чистые подержанные автомобили для Африки», который был направлен на разработку и согласование минимального набора стандартов для торговли подержанными автомобилями, с января 2021 года страны — члены Экономического сообщества западноафриканских государств ввели экологический стандарт Евро-4, ограничивающий содержание вредных веществ в выхлопных газах, и возрастной предел в 5 лет для малотоннажных автомобилей и 10 лет для большегрузных автомобилей при ввозе подержанных автомобилей. Страны — члены Восточноафриканского сообщества также начали обсуждение вопроса о разработке и согласовании минимальных стандартов для ввоза в регион подержанных автомобилей.

34. Европейский союз постановил сделать обязательным с 6 июля 2022 года использование Правила № 158 Организации Объединенных Наций о движении задним ходом и Правила № 159 Организации Объединенных Наций о системе информирования при трогании с места для обнаружения пешеходов и велосипедистов.

35. Европейский союз добился значительных успехов в завершении разработки технических стандартов для системы интеллектуального регулирования скорости, государства — члены Европейского союза одобрили эти стандарты и подготовили почву для установки системы интеллектуального регулирования скорости на все новые модели автомобилей, продаваемых в Европейском союзе, с июля 2022 года.

36. В начале 2021 года индийским отделением Международной дорожной федерации в сотрудничестве с Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог Индии было начато проведение серии вебинаров под названием «Проблемы безопасности дорожного движения в Индии и подготовка плана действий» с целью повышения осведомленности и проведения консультаций с большим количеством заинтересованных сторон на предмет подготовки плана действий, способствующего достижению цели Второго десятилетия.

## **С. Усиление роли парламентариев в обеспечении безопасности дорожного движения через сети законодателей**

37. Через Глобальную сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения и ее региональные отделения члены парламентов активно участвовали в многочисленных глобальных мероприятиях в целях повышения той роли, которую они как парламентарии могут сыграть во время второго Десятилетия для сокращения числа случаев травматизма и гибели людей в результате

дорожно-транспортных происшествий. Во время Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций многие парламентарии выступили за введение ограничений скорости в 30 км/ч для защиты велосипедистов и пешеходов на городских дорогах.

38. Стремясь содействовать регулярному общению между членами парламентов в сети, ВОЗ, выступая в качестве ее секретариата, создала виртуальную коммуникационную платформу<sup>10</sup>, призванную способствовать обмену опытом, накопленным конкретными странами в области принятия законов и политики и их реализации, между парламентариями-членами сети, а также служить инструментом, с помощью которого другие парламентарии, желающие присоединиться к сети, могут подать соответствующую заявку на вступление.

## **V. Поддержка реализации стратегий безопасности дорожного движения на уровне стран**

### **A. Повышение безопасности дорожного движения в контексте пандемии коронавирусного заболевания**

39. Были проведены исследования с целью понять влияние пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19) на транспорт и мобильность. Они включали финансировавшееся Программой по транспортным потокам высокой интенсивности и поддержанное Международной дорожной федерацией и Глобальным альянсом неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения исследование, проведенное в целях анализа политики и практики в семи африканских странах (Камерун, Кения, Марокко, Мозамбик, Сенегал, Объединенная Республика Танзания и Уганда), с тем чтобы понять, как такая политика и практика влияют на работу транспорта и мобильность<sup>11</sup>.

40. На портал Глобального партнерства в области знаний в сфере транспорта<sup>12</sup>, действующего под управлением Международной дорожной федерации при поддержке Программы по транспортным потокам высокой интенсивности, была добавлена новая база данных о последствиях COVID-19.

41. Кроме того, были разработаны рекомендации по средствам обеспечения безопасности в условиях пандемии, в частности:

а) ВОЗ при поддержке Общеввропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде опубликовала документ «Поддержка здорового городского транспорта и мобильности в контексте COVID-19»<sup>13</sup>, в котором приводятся примеры мер, принятых различными заинтересованными сторонами для обеспечения безопасности всех видов транспорта;

б) ЮНИСЕФ и Инициатива по охране здоровья детей опубликовали «Руководство по безопасным и здоровым поездкам в школу во время пандемии COVID-19 и на последующий период»<sup>14</sup>. Это руководство, доступное на шести официальных языках Организации Объединенных Наций, содержит практические меры по обеспечению безопасных и здоровых поездок в контексте

<sup>10</sup> URL: <https://roadsafetylegislators.org/>.

<sup>11</sup> URL: <https://transport-links.com/download/report-covid-19-impact-on-transport-and-mobility-in-africa-a-review-of-policy-and-practice-in-seven-african-countries/>.

<sup>12</sup> URL: [www.gtkp.com/](http://www.gtkp.com/).

<sup>13</sup> URL: [www.who.int/publications/i/item/9789240012554](http://www.who.int/publications/i/item/9789240012554).

<sup>14</sup> URL: [www.unicef.org/croatia/media/4351/file/UNICEF%20Guidance%20Safe%20and%20Healthy%20Journeys%20to%20School.pdf](http://www.unicef.org/croatia/media/4351/file/UNICEF%20Guidance%20Safe%20and%20Healthy%20Journeys%20to%20School.pdf).

возобновления работы школ. В Казахстане, Парагвае и Узбекистане были завершены пилотные проекты по практическому осуществлению рекомендаций, изложенных в данном руководстве.

с) Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка оказал странам помощь в решении проблем мобильности, вызванных пандемией COVID-19, включая предоставление технической помощи правительству Филиппин для создания в ключевых городах страны безопасной и доступной инфраструктуры немоторизованного транспорта.

42. В ответ на призыв ЭСКАТО по итогам многоведомственных усилий был проведен вебинар по наращиванию потенциала, который был посвящен перспективному влиянию пандемии на спрос и предложение услуг грузоперевозок и в ходе которого были освещены существующие проблемы, а также вопросы повышения эффективности на основе региональных и национальных усилий по рационализации процедур грузовых перевозок за счет использования информационно-коммуникационных и других технологий.

## **В. Реализация проектов по обеспечению безопасности дорожного движения в странах**

43. В настоящее время ЭСКАТО в партнерстве с Департаментом транспорта Министерства общественных работ и транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики, Азиатским институтом развития транспорта в Индии и Малазийским институтом исследований дорожной безопасности реализует проект Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в целях совершенствования системы лицензирования водителей в Лаосской Народно-Демократической Республике.

44. ЭКА участвует в реализации в Уганде и Руанде проектов под названием «Совершенствование управления безопасностью дорожного движения путем принятия эмпирически обоснованных мер с опорой на достоверные данные о дорожно-транспортных происшествиях, наращивание потенциала в области исследований и оценки на базе мониторинга» и «“Tuwurinde” — Давайте обеспечим защиту головы», соответственно. Между ЭКА и Министерством общественных работ и транспорта Уганды было подписано соглашение о программном сотрудничестве. В случае Руанды целью проекта является развитие местного потенциала по тестированию и сертификации шлемов для двухколесных транспортных средств с механическим приводом, чтобы повысить качество доступных средств защиты головы.

45. ЭКА с опорой на финансирование по линии Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и при поддержке Международной дорожной федерации и Международной программы оценки состояния дорог сотрудничает с министром работ и транспорта Объединенной Республики Танзания в рамках «десятиэтапного плана по созданию более безопасной дорожной инфраструктуры», направленного на снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий путем наращивания институционального потенциала в целях повышения безопасности инфраструктуры.

46. Международная программа оценки состояния дорог увеличила число государств-членов, с которыми она поддерживает партнерские отношения, до 104 стран, и в 2021 году реализуются новые мероприятия, включая картирование зон повышенной опасности на дорогах протяженностью еще 90 000 км усилиями Испании, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Хорватии, и проведены работы по присвоению дорогам

рейтингов и инвестиционному планированию еще на 120 000 км дорог, выполненные правительствами и партнерами из числа НПО в Австралии, Бразилии, Индии, Китае, Коста-Рике, Мексике, Панаме, Сербии, Соединенных Штатах Америки, Таиланде и Южной Африке. Новые национальные программы оценки дорог под местным руководством разрабатываются в Бахрейне, Замбии, Израиле, Индонезии, Казахстане, Катаре, Колумбии, Коста-Рике, Марокко, Нигерии, Объединенной Республике Танзания, Тунисе, Узбекистане и Уругвае.

47. Продолжалось осуществление ряда инициатив по повышению безопасности прилежащих к школам районов с использованием таких инструментов, как приложение “Star Ratings for Schools” («Рейтинги дорожно-транспортных рисков для школ»), используемое в рамках Международной программы оценки состояния дорог, и методология оценки состояния и повышения безопасности дорожного движения в школьных районах. Соответствующие проекты осуществлялись Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения в Южной Африке (в партнерстве с Южно-Африканской дорожной федерацией и компанией ЗМ) и в Объединенной Республике Танзания (в партнерстве с компанией «Аменд»). Фонд АИП в партнерстве с Министерством транспорта Вьетнама разработал и апробировал руководство по проектированию безопасных школьных зон, в котором содержатся рекомендации для местных и провинциальных органов власти по стандартам инфраструктуры для таких зон.

48. ВОЗ поддерживает разработку стратегий в области безопасности дорожного движения в рамках Инициативы Блумберга по безопасности дорожного движения во всем мире в 15 странах (Аргентина, Бангладеш, Бразилия, Вьетнам, Гана, Индия, Кения, Китай, Колумбия, Малайзия, Мексика, Уганда, Украина, Эквадор и Эфиопия). В 2021 году работа по развитию инициативы в области обеспечения дорожной безопасности и наращиванию институционального потенциала привела к тому, что парламентарии из стран, участвующих в Инициативе Блумберга по безопасности дорожного движения во всем мире, совместно с организациями гражданского общества выступили в поддержку установления скоростного предела в 30 км/ч во время Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Что касается наращивания потенциала, то ВОЗ инициировала и провела региональный семинар по укреплению законодательных мер для представителей правительства и организаций гражданского общества из Ганы, Уганды и Эфиопии, а также возглавила разработку и внедрение модуля по законодательству для Глобального курса для руководителей в области безопасности дорожного движения, предлагаемого Университетом Джонса Хопкинса и Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения.

49. Было инициировано несколько проектов, направленных на решение проблемы безопасности мотоциклистов. Например, программа «Безопасный и доступный защитный шлем», инициированная Специальным посланником по безопасности дорожного движения, направлена на разработку всеобъемлющего законодательства, укрепление правоприменительной практики и повышение осведомленности участников дорожного движения о важности высококачественных защитных шлемов<sup>15</sup>. Она реализуется в рамках 11 проектов в Азии, Африке, Центральной и Южной Америке (1 завершен, 5 осуществляются и 5 запланированы на 2021 год) в сотрудничестве с национальными агентствами по безопасности дорожного движения, министерствами транспорта и другими заинтересованными сторонами. В рамках программы “Safety delivered” (Программа обеспечения безопасности) Фонд АИП ведет работу с молодыми, начинающими мотоциклистами в Индии, Вьетнаме, Таиланде и на Филиппинах в целях их

<sup>15</sup> См. [www.fia.com/news/new-step-forward-kenya-fia-safe-affordable-helmet-programme](http://www.fia.com/news/new-step-forward-kenya-fia-safe-affordable-helmet-programme).



обучения и искоренения моделей поведения, сопряженных с отвлечением внимания при вождении, а также для увеличения показателей использования защитных шлемов детьми.

### **С. Включение соображений безопасности во внутренние правила и эксплуатационные требования**

50. Всемирный банк включил работу по обеспечению безопасности дорожного движения в число обязательных мер для любого проекта во всех соответствующих секторах. Кроме того, Всемирный банк сформулировал подробные внутренние требования по безопасности дорожного движения для проектов в области автомобильного и городского транспорта, уделяя особое внимание предотвращению гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах проекта, в том числе на этапах строительства и эксплуатации. Благодаря этой работе подобный подход сейчас применяют также другие многосторонние банки развития.

51. В конце 2020 года 10 многосторонних банков развития, включая Азиатский банк развития, Африканский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Андскую корпорацию развития (Латиноамериканский банк развития), Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Межамериканский банк развития, Исламский банк развития, Новый банк развития и Всемирный банк, подписали обязательство высокого уровня по безопасности дорожного движения, причем в каждом из них для обеспечения достаточной руководящей инициативы внутри и вне соответствующего учреждения был назначен ответственный за безопасность дорожного движения. В мае 2021 года состоялось первое заседание высокого уровня, на котором обсуждались общий подход и подробные планы по обеспечению безопасности в рамках проектов, осуществляемых многосторонними банками развития. Один из главных выводов заключался в следующем: чтобы многосторонние банки развития могли в полной мере внести свой вклад в проведение второго Десятилетия действий, задачи обеспечения безопасности дорожного движения должны фигурировать в числе основных тем рационального использования транспорта и должны быть поставлены в один ряд с задачами в других областях повестки дня в области развития, таких как декарбонизация, сопротивляемость к изменению климата, гендерное равенство, образование и здравоохранение.

52. Рабочая группа по безопасности дорожного движения Межучрежденческой сети по вопросам обеспечения безопасности продолжает проводить регулярные заседания для осуществления своей деятельности по реализации Стратегии Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения. В рамках междисциплинарных мероприятий по вопросам обеспечения безопасности, медицинского обслуживания, подготовки кадров, административного управления, разработки программ и управления автопарком в рамках всей системы Организации Объединенных Наций Департамент по вопросам охраны и безопасности в качестве председателя Рабочей группы продолжает координировать усилия по снижению смертности и травматизма в дорожно-транспортных происшествиях с участием автотранспортных средств Организации Объединенных Наций. В 2021 году Рабочая группа завершила разработку в рамках системы обеспечения безопасности Организации Объединенных Наций стратегии обеспечения безопасности дорожного движения, которая направлена на поощрение надлежащего с точки зрения безопасности дорожного движения поведения персонала системы обеспечения безопасности Организации Объединенных Наций и безопасной эксплуатации транспортных средств Организации Объединенных Наций.

## **D. Использование программ оценки безопасности автомобилей и закупочной деятельности в поддержку повышения безопасности транспортных средств**

53. Несмотря на проблемы и задержки, вызванные COVID-19, в рамках программ оценки новых автомобилей по всему миру продолжались проведение аварийных испытаний и публикация их результатов, чтобы помочь потребителям в выборе более безопасных автомобилей при покупке. К аварийным испытаниям привлекаются транспортные средства все более широкого спектра, в том числе электромобили, а также коммерческие транспортные средства. Среди заслуживающих наибольшего внимания результатов следует выделить следующие: присвоение первому автомобилю пятизвездочного рейтинга для Африки и в целом низкий уровень внедрения передовых технологий обеспечения безопасности на коммерческих автомобилях в Европе.

## **E. Реагирование на потребности в наращивании потенциала**

54. Система Организации Объединенных Наций и глобальные участники дорожного движения продолжали предлагать мероприятия и программы по наращиванию потенциала, охватывающие широкий спектр областей.

55. Для наращивания потенциала по использованию законодательных мер в качестве инструмента для расширения масштабов успешных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения ВОЗ провела семинар для стран Африки, участвующих в Инициативе Блумберга по безопасности дорожного движения во всем мире (Гана, Уганда и Эфиопия). Этот семинар, в котором приняли участие представители органов управления (национальных и городских) и НПО, был посвящен разработке законодательной базы для поддержки и содействия применению комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения.

56. Для повышения потенциала оценки безопасности дорожной инфраструктуры было реализовано несколько программ, в том числе:

а) состоялась серия вебинаров, организованных Всемирным банком и Международной программой оценки состояния дорог и преследовавших цель научить участников проводить оценку безопасности по методологии Программы в Африканском регионе<sup>16</sup> и Латиноамериканском регионе<sup>17</sup>;

б) организация «Молодежь за безопасность дорожного движения» и Международная программа оценки состояния дорог разработали трехлетнюю программу подготовки молодых лидеров в Белизе, Вьетнаме, Кении, Колумбии и Соединенных Штатах для проведения рейтинговых оценок с использованием приложения “Star Rating for Schools” («Рейтинг дорожно-транспортных рисков для школ») для оценки степени безопасности дорог вблизи школ и университетов.

в) предоставление в рамках Международного дня женщин-инженерно-технических работников грантов на обучение<sup>18</sup> 31 работающей инженером-конструктором женщине из Аргентины, Бангладеш, Бразилии, Вьетнама, Индии,

<sup>16</sup> См. <https://irap.org/2021/07/bigrs-africa-online-series-world-bank-and-irap-help-to-save-lives-on-african-roads/>.

<sup>17</sup> См. [www.roadsafetyfacility.org/events/saving-lives-infrastructure-world-bank-grsf-regional-course-latin-america](http://www.roadsafetyfacility.org/events/saving-lives-infrastructure-world-bank-grsf-regional-course-latin-america).

<sup>18</sup> См. <https://irap.org/training-grants-for-women-in-engineering/>.

Италии, Ирака, Иордании, Испании, Кении, Колумбии, Намибии, Непала, Перу, Польши, Румынии, Руанды, Объединенной Республики Танзания и Уганды.

57. Также были проведены мероприятия по развитию потенциала в областях выполнения требований нормативно-правовых документов, использования данных и отчетности о дорожно-транспортных происшествиях, в том числе:

а) Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения организовало в девяти городах для работников правоохранительных органов учебные занятия и семинары по таким темам, как обеспечение соблюдения правил, запрещающих езду с превышением скорости, на основе мер сдерживания, полицейское патрулирование с использованием оперативных данных, руководство дорожной полицией и правоприменение с использованием имеющихся данных;

б) Инициатива “LEARN”<sup>19</sup> («Учись, проверяй, применяй знания, распространяй опыт, завязывай связи»), запущенная Международной дорожной федерацией и Глобальным альянсом неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, направлена на накопление данных, расширение знаний и навыков и проведение мероприятий на основе практического обучения и целевого развития потенциала в африканских странах (к настоящему моменту мероприятия в рамках этой инициативы проведены в Камеруне, Кении, Сенегале и Уганде);

с) с новой программой по составлению отчетов о дорожно-транспортных происшествиях и их расследованию, разработанной Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, ознакомлены на основе дистанционного обучения полицейские управления ряда тихоокеанских островных государств — Вануату, Самоа и Соломоновых Островов.

58. Также были предложены программы по наращиванию потенциала для повышения навыков лидерства и ведения информационно-разъяснительной работы, включая:

а) онлайн-курс по лидерству в области обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире для работников, занимающихся обеспечением дорожной безопасности, и групп гражданского общества, участвующих в Инициативе Блумберга по дорожной безопасности в Латинской Америке, Африке и Азии, организованный Университетом Джонса Хопкинса и Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения;

б) проект Alliance Incubator («Инкубатор» Альянса)<sup>20</sup>, разработанный Глобальным альянсом неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения в качестве специализированной программы по наращиванию потенциала для поддержки НПО в достижении их целей в области информационно-пропагандистской деятельности.

## Г. Создание коалиций и сообществ

59. Организация «Молодежь за безопасность дорожного движения» инициировала создание Глобальной молодежной коалиции за безопасность дорожного движения<sup>21</sup>, в составе которой в настоящее время насчитывается 1500 участников из 70 стран. Это основанная на членстве структура, которая оказывает

<sup>19</sup> См. <https://irfnet.ch/2021/05/04/phase-2-of-the-learn-project-kicks-off-in-senegal/>.

<sup>20</sup> См. [www.roadssafetyngos.org/what-we-do/alliance-incubator/](http://www.roadssafetyngos.org/what-we-do/alliance-incubator/).

<sup>21</sup> См. <https://climatefundsupdates.org/>.

поддержку молодым людям во всем мире, чтобы они могли возглавить конкретные глобальные информационно-пропагандистские и местные низовые инициативы.

60. Фонд «Тоталь» и Международная дорожная федерация объединили усилия в целях формирования коалиций частного сектора по вопросам безопасности дорожного движения в интересах финансирования инициатив частного сектора и укрепления сотрудничества с международными организациями, НПО и местными органами власти. Первая коалиция была сформирована в марте 2021 года в Объединенной Республике Танзания, другие коалиции начнут действовать до конца года в Сенегале, Пакистане и Марокко.

61. На саммите “Movin’ on”, проведенном 1–4 июня 2021 года, Международная дорожная федерация совместно с организациями «Эссилор» и «Молодежь за безопасность дорожного движения» и Институтом политики в области транспорта и развития создала новое объединенное общими интересами сообщество по вопросам безопасных и здоровых улиц, призванное выносить политические и практические рекомендации местным властям<sup>22</sup>.

## **Г. Предоставление технического руководства и онлайн-ресурсов**

62. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка запустил Центр по вопросам регулирования скоростного режима — онлайн-платформу, предоставляющую лицам, принимающим решения, и специалистам материалы, основанные на фактических данных. На сервере Центра размещены руководящие документы, часто задаваемые вопросы и глобальная библиотека материалов, касающихся скорости движения.

63. Механизм в партнерстве с Международным транспортным форумом Организации экономического сотрудничества и развития подготовил новое руководство по анализу данных в области безопасности дорожного движения для стран с низким и средним уровнем дохода. Это новое руководство, разработанное в рамках проекта по оценке данных по безопасности дорожного движения в Камбодже, доступно для всех стран, ставящих перед собой цель проведения детальной, структурированной оценки текущей деятельности по сбору данных о безопасности дорожного движения и выявления пробелов и будущих потребностей.

64. Компания «Аменд» в сотрудничестве с Программой по транспортным потокам высокой интенсивности разработала инструментарий, позволяющий намечать пути решения инфраструктурных проблем, приносящие конкретную пользу немоторизованным участникам дорожного движения. Этот инструментарий, доступный на английском и французском языках, был разработан с учетом специфики африканских городов, но может применяться в более широких масштабах.

65. Правительство Соединенного Королевства через Министерство иностранных дел, по делам Содружества и развития и Министерство здравоохранения и социального обеспечения выступило автором или внесло вклад в подготовку не менее 14 опубликованных статей или руководств, включая «Руководство по принятию мер в интересах обеспечения безопасности дорожного движения: данные о том, что работает и что не работает»<sup>23</sup>. Было проведено несколько семинаров

<sup>22</sup> См. <https://irfnet.ch/event/movinon-michelin/>.

<sup>23</sup> URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>.

по безопасности дорожного движения, в том числе в ходе онлайн-конференции по преобразованию транспортной системы, состоявшейся в феврале 2021 года.

66. Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения опубликовало доступное на семи языках руководство<sup>24</sup>, содержащее указания по применению штрафов для удержания участников дорожного движения от поведения, которое либо обуславливает, либо усугубляет дорожный травматизм. Это руководство будет выполнять роль справочного пособия для правительств, желающих усовершенствовать используемые системы штрафов, с тем чтобы максимально увеличить их влияние на повышение безопасности дорожного движения.

67. Международное партнерство жертв дорожно-транспортных происшествий опубликовало доступное на семи языках руководство<sup>25</sup>, призванное помочь семьям погибших понять меры, принимаемые системой правосудия в случаях дорожно-транспортных происшествий, включая расследование столкновений, судебное преследование, предоставление компенсации и услуги поддержки.

## **Н. Формирование культуры безопасности через просвещение по вопросам безопасности дорожного движения**

68. Руководство по разработке и оценке учебных мероприятий по тематике безопасности движения и мобильности “LEARN!” («УЧИТЕСЬ!»)<sup>26</sup> было опубликовано в 2021 году в качестве дополнения к докладу «Ключевые принципы обучения по вопросам безопасности движения и мобильности», в котором были изложены 17 рекомендаций по высококачественному обучению по вопросам безопасности движения и устойчивой мобильности. Это руководство, разработанное Европейским советом по транспортной безопасности, призвано стать подспорьем для разработчиков учебных материалов в подготовке и оценке мероприятий. Другая цель заключается в том, чтобы помочь министерствам, органам власти и школам в принятии решения относительно того, какие мероприятия следует финансировать.

69. Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения провело в Египте, Мавритании, Марокко, Объединенной Республике Танзания, Таиланде (в сотрудничестве с Фондом АИП) и на Фиджи образовательную программу по безопасности дорожного движения “Via” («Дорога»). Эта программа, предназначенная для детей в возрасте от 10 до 18 лет, способствует развитию знаний и навыков у детей, помогая им более уверенно ориентироваться в различных системах дорожного движения, встречающихся в местах их проживания.

70. В иберо-американских странах Иберо-американская федерация ассоциаций пострадавших против насилия на дорогах в сотрудничестве с Фондом МАПФРЕ подготовила информационно-пропагандистский видеоролик на основе показаний жертв и родственников жертв дорожно-транспортных происшествий. Этот видеоролик, записанный на испанском и португальском языках, станет частью учебной программы как для начинающих водителей, так и для водителей-профессионалов, освежающих свои знания.

<sup>24</sup> URL: [www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Guide\\_to\\_the\\_Use\\_of\\_Penalties\\_to\\_Improve\\_Road\\_Safety.pdf](http://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety.pdf).

<sup>25</sup> URL: [www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Bereaved-by-Road-Crashes.php](http://www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Bereaved-by-Road-Crashes.php).

<sup>26</sup> URL: [www.trafficsafetyeducation.eu/manual/](http://www.trafficsafetyeducation.eu/manual/).

## **I. Финансирование мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в странах**

71. В настоящее время Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения финансирует 15 проектов, оказывающих значительное и устойчивое воздействие на повышение безопасности дорожного движения в 19 странах с низким и средним уровнем дохода в четырех регионах, начиная от улучшения дизайна средств для активных способов передвижения, наращивания потенциала, согласования минимальных безопасных и экологических стандартов для подержанных транспортных средств, политики и правоприменительной практики до укрепления систем сбора данных и обеспечения защиты наиболее уязвимых групп населения, таких как дети и женщины, на дорогах. В октябре 2020 года был объявлен третий конкурс предложений с максимальным конвертом в 4 млн долл. США для утвержденных проектов. Отбор утвержденных проектов будет завершен в октябре 2021 года.

72. На сегодняшний день Фонд получил обязательства на общую сумму 18 млн долл. США; 50 процентов сторон, взявших на себя такие обязательства, впервые подключаются к финансированию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире. Число доноров увеличилось с 7 в 2018 году до 18 в 2021 году, включая девять правительств, пять фондов и четыре корпорации. В 2021 году была завершена независимая внешняя оценка Фонда, опубликованные в апреле результаты которой подтверждают, что Фонд доказал правомерность своей концепции и наличие потенциала для достижения намеченных результатов. Также было отмечено, что работа секретариата Фонда имеет большое значение для выполнения различных мандатов Организации Объединенных Наций и связанных с безопасностью дорожного движения задач целей в области устойчивого развития.

73. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка управлял портфелем грантовых программ, состоящим из 28 грантов, выделенных и находящихся в стадии реализации, большинство из них реализуются в сочетании с кредитными операциями Всемирного банка. Сумма грантов составила более 6 млн долл. США, а их средства используются в более чем 40 странах в рамках двусторонних или региональных мероприятий, причем все они включают деятельность в области исследований и разработок. Кроме того, после проведения Фондом конкурса предложений в 2021 году было обеспечено финансирование семи дополнительных грантов, реализация проектов начнется во второй половине 2021 года.

74. Программа грантов по безопасности дорожного движения Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения предоставила организациям гражданского общества и правительствам 19 новых грантов для пропаганды внедрения и реализации основанной на фактических данных стратегии в отношении участников дорожного движения.

75. Проекты и мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения в странах финансировали несколько фондов и субъектов частного сектора, включая Благотворительный фонд Блумберга, «Федерал экспресс», Фонд ФИА, Международную автомобильную федерацию, Фонд Ботнар, Фонд МАПФРЕ, компании «Джонсон и Джонсон» и «Шелл», Корпоративный фонд «Мишлен», Фонд «Тоталь энерги», «Тоталь» и Фонд «Ю-Пи-Эс».

76. В частности, Благотворительный фонд Блумберга инициировал поддержку 15 стран в рамках реинвестирования 250 млн долл. США в безопасность дорожного движения в течение шести лет в рамках Инициативы Блумберга по безопасности дорожного движения во всем мире.

## VI. Укрепление механизмов мониторинга, оценки и отчетности

77. Генеральная Ассамблея просила ВОЗ и далее отслеживать в своих докладах о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире прогресс в деле достижения целей Десятилетия действий и использовать, сообразно обстоятельствам, прилагаемые в настоящее время усилия, в том числе усилия региональных центров по контролю за безопасностью дорожного движения, для согласования и обеспечения доступности и сопоставимости данных о безопасности дорожного движения (резолюция 74/299, п. 36).

78. В целях совершенствования процессов сбора и проверки данных для глобальных докладов о состоянии безопасности дорожного движения ВОЗ разработала новую онлайн-платформу, которая пройдет экспериментальную проверку во всех регионах. Платформа будет способствовать представлению и проверке данных по безопасности дорожного движения на постоянной основе и позволит с большей частотностью отслеживать достигнутые странами результаты.

79. Кроме того, в настоящее время ВОЗ оказывает техническую поддержку нескольким странам, включая Гану, Кот-д'Ивуар, Мьянму, Непал, Сенегал и Тунис, в деле укрепления систем сбора данных по безопасности дорожного движения с целью улучшения отчетности по смертности и травматизму в результате дорожно-транспортных происшествий.

80. Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка в партнерстве с ВОЗ, Международной автомобильной федерацией, Международным транспортным форумом, Африканским союзом, Африканским банком развития, Программой по транспортной политике стран Африки, Азиатским банком развития, ЭКА, ЭСКАТО, компанией «Тоталь энержи», Европейским союзом и другими субъектами поддерживает создание и работу региональных центров сбора данных о безопасности дорожного движения в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, Латинской Америке и в западной части Балканского полуострова с целью укрепления сбора и использования данных в обоснование политики и практической деятельности в области дорожной безопасности.

81. На региональном семинаре по безопасности дорожного движения в арабских странах<sup>27</sup> ЭСКЗА начала процесс консультаций с государствами-членами на предмет создания Арабского регионального комплексного центра сбора данных о безопасности дорожного движения. Она обратилась к ним с просьбой поддержать этот проект путем выражения заинтересованности в членстве в центре, назначить национальных координаторов, а также выразить желание разместить у себя технический секретариат центра.

82. Европейский центр сбора данных о безопасности дорожного движения Европейской комиссии продолжал размещать новые материалы на своем веб-сайте<sup>28</sup>, опираясь на поддержку консорциума в составе Института «Виа» (Бельгия) и Института исследований проблем дорожной безопасности (Нидерланды).

83. Было разработано несколько инструментов для улучшения отслеживания дорожно-транспортных происшествий, выявления факторов риска и оценки фактора безопасности дорожного движения. В их числе инициативы Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, такие как система сбора данных для визуализации, оценки и отчетности

<sup>27</sup> См. [www.unescwa.org/events/regional-workshop-road-safety-arab-countries](http://www.unescwa.org/events/regional-workshop-road-safety-arab-countries).

<sup>28</sup> URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist_en).



о дорожно-транспортных происшествиях (известная как “DRIVER”), которая заменяет собственные системы, разработанные в отдельных странах, и онлайн-платформа с национальными обзорами по ситуации в области дорожной безопасности в странах с низким и средним уровнем дохода<sup>29</sup>. Институт «Виас» (Бельгия) также координировал проект по сбору базовых данных по восьми ключевым показателям эффективности и проведение электронного обследования поведенческих установок пользователей дорог, в центре внимания которого находятся вопросы изучения характера поведения участников дорожного движения, поведенческих установок, соблюдения правил дорожного движения и поддержки стратегических мер.

84. Содружество опубликовало 10 августа 2021 года свой Индекс развития молодежи, в который впервые включена глава о значимости безопасности на дорогах.

## VII. Выводы и рекомендации

85. С начала второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) было проведено множество мероприятий, направленных на оказание странам поддержки и предоставление им рекомендаций в их усилиях по снижению показателей смертности и травматизма на дорогах по меньшей мере на 50 процентов к 2030 году. В частности, был разработан глобальный план, основанный на уроках, вынесенных за годы Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), и проведен или планируется ряд мероприятий (включая Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и совещание высокого уровня и подготовительное мероприятие к нему) для обеспечения широкой политической приверженности разработке и устойчивому осуществлению национальных и местных стратегий и планов по безопасности дорожного движения.

86. Для поддержания и усиления этого импульса Генеральной Ассамблее рекомендуется обратиться к государствам-членам с призывом:

а) принять участие в совещании высокого уровня в 2022 году, а также в подготовительном мероприятии в 2021 году, посвященном вопросам инвестиций в безопасность дорожного движения и взаимодействия с различными заинтересованными сторонами, в целях обеспечения межсекторальной координируемой деятельности многих министерств, включая министерства здравоохранения, транспорта, инфраструктуры, образования и внутренних дел;

б) обеспечить на самом высоком правительственном уровне политическое руководство и определить в качестве приоритетных целей развития на следующее десятилетие обеспечение безопасности дорожного движения и решение связанных с этим задач в рамках целей в области устойчивого развития, включая те, которые касаются здравоохранения, изменения климата, устойчивых городов и гендерного равенства;

в) одобрить и реализовать глобальный план Второго десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), в том числе путем разработки национальных и местных планов с конкретным указанием целей на период до 2030 года и способов их реализации;

<sup>29</sup> URL: [www.roadsafetyfacility.org](http://www.roadsafetyfacility.org).

d) официально приступить к проведению десятилетия на национальном и местном уровнях в качестве средства мобилизации широкого круга участников, включая научные круги, гражданское общество, молодых руководителей и частный сектор, для выполнения рекомендаций глобального плана и конкретно:

- i) содействовать развитию мультимодальных перевозок и обеспечить планирование землепользования с целью добиться оптимального сочетания моторизованного и немоторизованного транспорта, с особым акцентом на общественный транспорт, ходьбу пешком и использование велосипедов;
- ii) разработать стандарты технической инфраструктуры, охватывающие вопросы безопасности пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов, водителей транспортных средств, пользователей общественного транспорта и других участников дорожного движения и обеспечить соблюдение этих стандартов применительно к новым и существующим дорогам;
- iii) применять согласованные законодательные стандарты конструкции и технического состояния транспортных средств для предотвращения дорожно-транспортных происшествий и снижения риска травмирования водителей и пассажиров и других участников дорожного движения;
- iv) обеспечить принятие и исполнение законов, сопровождаемое проведением учебно-просветительских мероприятий для решения проблемы поведения, отличающегося высокой степенью риска, и подкрепляемое применением интуитивно понятного инфраструктурного дизайна, и поддерживать принятие мер по обеспечению соблюдения законодательных требований;
- v) обеспечить принятие надлежащих, комплексных и скоординированных мер реагирования на дорожно-транспортные происшествия, включая оказание помощи как медицинскими, так и немедицинскими работниками;
- vi) обеспечить эффективное регулирование скорости как один из элементов безопасного системного подхода и установить ограничение максимальной скорости в 30 км/ч в городских районах, где отмечается предсказуемое и частое пересечение потоков автомобильного транспорта, велосипедистов, мотоциклистов, пешеходов и других участников дорожного движения, в частности пользователей миниатюрных средств передвижения;
- vii) обеспечить долгосрочное финансирование для реализации национальных и субнациональных планов действий за счет ассигнований центрального правительства; средств, выделяемых местными органами власти; взимания платы за пользование дорогами; сборов со страхования частного сектора или с продажи алкоголя; остатков средств по линии государственного страхования; использования штрафов за нарушение правил дорожного движения; и выпуска социальных облигаций;

- viii) инвестировать в развитие потенциала специалистов, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, путем разработки и аккредитации официальных учебных курсов в высших учебных заведениях, а также посредством проведения краткосрочных курсов и мероприятий в рамках концепции непрерывного образования;
- ix) обеспечить, чтобы основы транспортной политики создавали благоприятные условия как для мужчин, так и для женщин, а также способствовать более широкому участию женщин в планировании транспорта в интересах того, чтобы гендерные различия учитывались при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры;
- x) стимулировать разработку и внедрение технологий безопасности во всех аспектах комплексного подхода к обеспечению безопасности, а также контролировать, регулировать и смягчать, по мере необходимости, воздействие технического прогресса на безопасность дорожного движения;
- e) отслеживать прогресс в разработке и реализации национальных планов и активно участвовать в подготовке следующего доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире, который будет опубликован в 2023 году, а также продолжать укреплять системы данных с целью улучшения отчетности по смертности и травматизму на дорогах;
- f) просить, чтобы Генеральной Ассамблее на ее семьдесят восьмой сессии был представлен доклад по этим вопросам.
-