



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
11 July 2022

Семьдесят шестая сессия

Пункт 13 повестки дня

**Повышение безопасности дорожного движения  
во всем мире**

## **Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 30 июня 2022 года**

[без передачи в главные комитеты ([A/76/L.70](#))]

### **76/294. Политическая декларация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире**

*Генеральная Ассамблея*

*принимает* политическую декларацию заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, содержащуюся в приложении к настоящей резолюции.

*90-е пленарное заседание,  
30 июня 2022 года*

### **Приложение**

**Политическая декларация заседания высокого уровня по вопросу  
о повышении безопасности дорожного движения во всем мире**

**Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года:  
обеспечение десятилетия действий и свершений**

Мы, министры и другие представители государств и правительств, собравшиеся в Организации Объединенных Наций 30 июня и 1 июля 2022 года для участия в заседании высокого уровня, посвященном повышению безопасности дорожного движения во всем мире:

признаем, что обеспечение безопасности дорожного движения является неотложной приоритетной задачей в области развития, одной из основных проблем общественного здравоохранения и вопросом социальной справедливости, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, где более 90 процентов случаев смерти и получения травм в результате дорожно-



транспортных происшествий обусловлены, в частности, повышением интенсивности движения, быстрым расширением инфраструктуры и неоднородностью транспортных потоков, и что безопасность дорожного движения является как фактором, способствующим обеспечению устойчивого развития, так и одним из аспектов этой нашей общей цели, что имеет межсекторальные последствия, требующие совместных межсекторальных действий, и подчеркивая в этой связи важность укрепления международного сотрудничества в повышении осведомленности и решении проблем, касающихся безопасности дорожного движения;

ссылаемся на резолюции Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения во всем мире, признаем значимость последних трех Всемирных министерских конференций по безопасности дорожного движения и их итоговых документов и приветствуем провозглашение периода 2011–2020 годов первым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а периода 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

подтверждаем далее важность своевременного осуществления в ходе текущего десятилетия действий и свершений во имя устойчивого развития Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года<sup>1</sup> и Аддис-Абебской программы действий третьей Международной конференции по финансированию развития<sup>2</sup> и подтверждаем Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата<sup>3</sup> и Парижское соглашение, принятое в контексте Конвенции<sup>4</sup>;

подтверждаем решение Генеральной Ассамблеи предложить Всемирной организации здравоохранения, чтобы она, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, действовала в рамках системы Организации Объединенных Наций в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения; ссылаемся на принятую Всемирной ассамблеей здравоохранения резолюцию 57.10 от 22 мая 2004 года<sup>5</sup>, в которой она приняла соответствующее предложение Генеральной Ассамблеи; а также напоминаем о назначении Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и создании Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения;

подтверждаем также, что необходимо продолжать до 2030 года деятельность по выполнению всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач, предусмотренных Повесткой дня на период до 2030 года, включая задачи 3.6 и 11.2; и признаем их значимость в содействии достижению целей в области устойчивого развития 3 и 11 и в активизации действий по другим целям, в том числе связанным с ликвидацией нищеты, гендерным равенством, изменением климата, достойными рабочими местами, инновациями и транспортом;

признаем, что во всем мире дорожно-транспортные происшествия по-прежнему сопряжены с колоссальными потерями для общества — и в плане человеческих страданий, поскольку ежегодно гибнет почти 1,3 миллиона человек, которых можно было бы спасти, и около 50 миллионов человек получают травмы, и в плане издержек для стран, которые составляют от 3 до

<sup>1</sup> Резолюция 70/1.

<sup>2</sup> Резолюция 69/313, приложение.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1771, No. 30822.

<sup>4</sup> См. [FCCC/CP/2015/10/Add.1](#), решение 1/CP.21, приложение.

<sup>5</sup> См. Всемирная организация здравоохранения, документ WHA57/2004/REC/1.

5 процентов от их годового валового внутреннего продукта, — что делает обеспечение безопасности дорожного движения неотложной приоритетной задачей в области общественного здравоохранения и развития;

подтверждаем право каждого человека без каких-либо различий на наивысший достижимый уровень физического и психического здоровья;

отмечаем последствия дорожно-транспортных происшествий для детей и молодежи и подчеркиваем важность учета их потребностей, а также потребностей участников дорожного движения, находящихся в уязвимом положении, включая пожилых людей и людей с ограниченными возможностями здоровья;

отмечаем также, что решение вопросов безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств, признавая при этом, что на соответствующих заинтересованных сторонах, включая государственный и частный сектора, научные круги, профессиональные организации, неправительственные организации, граждан и средства массовой информации, лежит общая обязанность работать над тем, чтобы в мире больше не было дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами;

считаем необходимым добиваться безопасности дорожного движения и гармоничного развития транспортной системы в интересах обеспечения стабильности и надежности связей между глобальными цепями снабжения, в том числе для реализации поставок предметов медицинского назначения, а также в интересах содействия поездкам для устойчивого, стабильного и всеохватного восстановления после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19);

приветствуем разработку Глобального плана для второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), в котором содержится набор вариантов и стратегий для использования правительствами и другими соответствующими заинтересованными сторонами, но признается при этом, что реализация целенаправленных действий на национальном и международном уровнях должна подкрепляться обязательствами, лидерством и партнерским взаимодействием, долгосрочным устойчивым финансированием — и государственным, и частным, — соответствующим законодательством, надежными институтами, благоприятной средой на всех уровнях, просвещением и профессиональной подготовкой, наращиванием потенциала, обменом знаниями и информационно-разъяснительной деятельностью и должна осуществляться с использованием технологий и инноваций, данных, фактов и передовой практики;

отмечаем, что универсальной формулы не существует и что глобальные цели требуют учета специфики положения каждой страны с ее потребностями, различными национальными реалиями, возможностями, политикой и приоритетами, и призываем к укреплению усилий, в том числе путем обмена передовым опытом и информацией об эффективных механизмах осуществления и путем предоставления соответствующей технической поддержки для содействия ускоренному достижению всех целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и его поощрения;

обязуемся расширить свои усилия и принять следующие меры:

1. способствовать реализации Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), в котором изложены основные предлагаемые меры по обеспечению снижения

смертности в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере на 50 процентов к 2030 году и содержится призыв к установлению национальных целевых показателей по снижению числа случаев смерти и получения серьезных травм среди участников дорожного движения с уделением особого внимания потребностям в безопасности тех участников дорожного движения, которые больше всего подвержены риску попасть в дорожно-транспортное происшествие, включая пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и пользователей общественного транспорта, с учетом национальных условий, политики и стратегий;

2. разработать и реализовать региональные, национальные и субнациональные планы, которые могут включать целевые задачи по обеспечению безопасности дорожного движения или другие основанные на фактических данных показатели там, где они были установлены, и внедрить основанные на фактических данных процессы реализации путем принятия подхода, предусматривающего вовлечение всех государственных структур и всего общества, и назначения национальных координаторов по безопасности дорожного движения при одновременном создании их сетей, с тем чтобы содействовать сотрудничеству с Всемирной организацией здравоохранения для отслеживания прогресса в деле проведения второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы);

3. содействовать систематическому взаимодействию с соответствующими заинтересованными сторонами, в том числе занимающимися такими вопросами, как транспорт, здравоохранение, образование, финансы, экология и инфраструктура, и рекомендовать государствам-членам рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций<sup>6</sup> по безопасности дорожного движения, и в дополнение к присоединению к ним применять, внедрять и пропагандировать предписываемые ими положения или нормы безопасности;

4. внедрить системный подход к обеспечению безопасности на дорогах через стратегии, способствующие проектированию и инженерному обеспечению безопасной городской и сельской дорожной инфраструктуры; установить безопасные адекватные ограничения скорости и принимать в поддержку их соблюдения соответствующие меры по регулированию скорости; обеспечить возможности для осуществления мультимодальных перевозок и активного передвижения; обеспечить, где это возможно, оптимальное сочетание моторизованного и немоторизованного транспорта с особым акцентом на общественный транспорт, ходьбу пешком и использование велосипедов, включая велошеринг, безопасную пешеходную инфраструктуру и железнодорожные переезды, особенно в городских районах;

5. внедрить основанные на фактических и/или научных данных виды передовой практики для устранения основных факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, проблемы со здоровьем и употребление лекарственных препаратов, негативно отражающихся на безопасности управления транспортным средством, управление транспортным средством под воздействием алкоголя, наркотических средств и психотропных и психоактивных веществ, ненадлежащее использование мобильных телефонов и других электронных

<sup>6</sup> Ссылки на правовые документы Организации Объединенных Наций, касающиеся регламентов или стандартов, не означают, что регламенты, разработанные в рамках этих соглашений, являются «международными стандартами» по смыслу соглашения Всемирной торговой организации по техническим барьерам в торговле и соответствующих решений Комитета по техническим торговым барьерам Организации.

устройств, включая обмен текстовыми сообщениями во время вождения, превышение скорости, вождение в условиях плохой видимости, усталость водителя, а также отсутствие надлежащей инфраструктуры; и для усилий по обеспечению правоприменения, включая контроль за безопасностью дорожного движения, в сочетании с инициативами по повышению осведомленности и просвещению, подкрепляемыми созданием объектов инфраструктуры с понятной конфигурацией, способствующей соблюдению законодательных требований, и надежной системы экстренного реагирования и оказания помощи после дорожно-транспортного происшествия;

6. обеспечить, чтобы улучшение дорожной инфраструктуры и инвестиции в нее осуществлялись на основе комплексного подхода к безопасности дорожного движения, в рамках которого, в частности, учитывается связь между безопасностью дорожного движения и ликвидацией нищеты во всех ее аспектах, физическим здоровьем, включая нарушение зрения и проблемы с психическим здоровьем, достижением всеобщего охвата услугами здравоохранения, экономическим ростом, качественным образованием, сокращением неравенства внутри стран и между ними, гендерным равенством и расширением прав и возможностей женщин, достойной работой, экологически устойчивыми городами, окружающей средой и изменением климата, а также более широкие социальные детерминанты безопасности дорожного движения и взаимозависимость между целями в области устойчивого развития и задачами, которые являются комплексными, взаимосвязанными и неделимыми, а также гарантируются минимальные стандарты безопасности для всех участников дорожного движения;

7. обеспечить наличие соответствующих программ страхования участников дорожного движения и расширить поддержку для всех лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, и членов их семей; улучшить оказание доврачебной помощи и меры реагирования на дорожно-транспортные происшествия; и расширить доступ лиц, получивших травмы и ставших инвалидами, к соответствующим услугам для ранней реабилитации и социальной реинтеграции;

8. улучшить условия труда профессиональных водителей, особенно водителей коммерческих транспортных средств, в том числе путем внедрения жестких норм безопасности и гигиены труда, норм безопасности дорожного движения и норм, регламентирующих адекватные условия дорожного движения и надлежащее состояние транспортных средств, и предложить государствам-членам внедрить системы квалификационной аттестации профессиональных водителей, разработанные на основе признанных на международном уровне стандартов в области учебной подготовки, сертификации, выдачи водительских удостоверений, физического состояния и оценки навыков вождения;

9. обеспечить учет гендерных аспектов при разработке и реализации любой транспортной политики, которая обеспечивает безопасную, инклюзивную, доступную, надежную и устойчивую мобильность, а также недискриминационное участие в связанных с транспортном процессах; и обеспечить, чтобы в политике учитывались интересы участников дорожного движения, которые могут оказаться в уязвимом положении, в частности детей, молодежи, пожилых людей и людей с ограниченными возможностями здоровья;

10. осуществлять основанные на фактических данных программы по распространению информации и повышению осведомленности о безопасности дорожного движения для формирования культуры безопасности среди всех участников дорожного движения и для недопущения поведения с высокой степенью риска, особенно среди молодежи, и более широкого круга участников

дорожного движения посредством проведения информационных, учебных и просветительских мероприятий и поощрения участия частного сектора — в дополнение к национальным усилиям по повышению осведомленности о безопасности дорожного движения — в рамках корпоративной социальной ответственности;

11. укрепить международное сотрудничество в области безопасности дорожного движения путем обмена передовым опытом и информацией об эффективных механизмах осуществления и технических стандартах; путем обеспечения того, чтобы в отношении подержанных автотранспортных средств соблюдались соответствующие национальные нормы безопасности и выбросов в стремлении добиться того, чтобы все автотранспортные средства, производимые и продаваемые на всех рынках, к 2030 году обладали всеми надлежащими характеристиками в плане безопасности, а также того, чтобы там, где это возможно, обеспечивались стимулы для использования автотранспортных средств с улучшенными характеристиками в плане безопасности; путем поощрения предоставления предназначенной для потребителей информации о безопасности транспортных средств с помощью не связанных с производителями транспортных средств программ оценки новых автомобилей и поощрения также предоставления такой предназначенной для потребителей информации Всемирной организации здравоохранения и другим странам, особенно развивающимся странам, включая наименее развитые страны; и путем унификации, где это необходимо, практики в отношении обучения, продолжительности рабочей смены водителей и условий труда, регистрации транспортных средств, сертификации и выдачи водительских удостоверений;

12. признать важность адекватного, предсказуемого, устойчивого и своевременного международного финансирования без каких-либо условий в дополнение к усилиям стран по мобилизации ресурсов на национальном уровне, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода; удовлетворять потребности в финансировании в развивающихся странах путем привлечения при необходимости средств Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и других специальных механизмов для обеспечения безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры и содействия реализации мер, необходимых для достижения добровольных глобальных целевых показателей эффективности, в том числе путем содействия добровольному пополнению всех фондов и механизмов системы Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения;

13. содействовать реализации программ и инициатив по наращиванию потенциала, обмену знаниями, технической поддержке и передаче технологий в области безопасности дорожного движения на взаимно согласованных условиях, особенно в развивающихся странах, которые сталкиваются со специфическими проблемами, и по возможности содействовать включению таких программ и инициатив в программы помощи в области устойчивого развития через механизмы сотрудничества Север — Юг, Юг — Юг и трехстороннего сотрудничества, а также сотрудничества между государственным и частным секторами;

14. содействовать развитию, обмену знаниями и внедрению автоматизации транспортных средств и новых технологий в управлении дорожным движением с использованием как интеллектуальных транспортных систем, так и кооперативных интеллектуальных транспортных систем в соответствии с национальными требованиями для улучшения доступности и всех аспектов безопасности дорожного движения, обеспечивая при этом

мониторинг, оценку, регулирование и смягчение проблем, связанных с быстрыми технологическими изменениями и усиливающейся связностью;

15. способствовать повышению безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях путем поощрения исследований, улучшения и унификации сбора дезагрегированных данных по безопасности дорожного движения, включая данные о дорожно-транспортных происшествиях, погибших и пострадавших, а также о дорожной инфраструктуре, в том числе собранных региональными центрами по контролю за безопасностью дорожного движения, для обеспечения более надежной информационной основы для стратегий и действий; укрепить потенциал в области данных по безопасности дорожного движения, в том числе в странах с низким и средним уровнем дохода, и повысить качество систематического и консолидированного сбора данных и их сопоставимость на международном уровне для эффективной и основанной на фактических данных разработки и реализации политики с учетом соображений конфиденциальности и национальной безопасности; и просить Всемирную организацию здравоохранения продолжать отслеживать прогресс на пути к достижению целей Десятилетия действий и представлять соответствующую информацию;

16. задействовать весь потенциал многосторонней системы, в частности Всемирной организации здравоохранения, добрых услуг Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, региональных комиссий Организации Объединенных Наций и соответствующих учреждений Организации Объединенных Наций, а также других заинтересованных сторон, включая Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, для оказания государствам-членам путем предоставления им специальной технической помощи и — в соответствующих случаях и по их просьбе — поддержки в деле применения добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения;

17. просить Генерального секретаря представить на семьдесят восьмой и восьмидесятой сессиях Генеральной Ассамблеи доклад о ходе работы, подготовленный на основе консультаций со Всемирной организацией здравоохранения и другими соответствующими учреждениями и содержащий рекомендации относительно осуществления настоящей декларации, направленной на повышение безопасности дорожного движения, с тем чтобы использовать этот доклад в качестве информационной основы при проведении в 2026 году заседания высокого уровня по этой теме;

18. постановить создать в 2026 году в Нью-Йорке заседание высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения, задачи и порядок проведения которого будут определены не позднее чем на восьмидесятой сессии Генеральной Ассамблеи с учетом активизации работы Ассамблеи, с тем чтобы провести всесторонний среднесрочный обзор выполнения настоящей декларации для выявления пробелов и определения возможных мер для их устранения в целях ускорения прогресса в деле выполнения к 2030 году задач, касающихся безопасности дорожного движения, в рамках целей в области устойчивого развития.