



Генеральная Ассамблея

Семьдесят вторая сессия

82-е пленарное заседание

Четверг, 12 апреля 2018 года, 10 ч. 00 м.

Нью-Йорк

Официальные отчеты

Председатель: г-н Лайчак (Словакия)

В отсутствие Председателя его место занимает г-н Перера (Шри-Ланка), заместитель Председателя.

Заседание открывается в 10 ч. 10 м.

Пункт 12 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря (A/72/359)

Проект резолюции (A/72/L.48)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово первому заместителю Генерального секретаря г-же Амине Мохаммед.

Первый заместитель Генерального секретаря (*говорит по-английски*): Мне очень приятно присутствовать сегодня среди представителей государств-членов и выступать по чрезвычайно важной теме — в ходе прений по вопросу о безопасности дорожного движения.

Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий превратились в серьезную и неотложную глобальную проблему. Ежегодно на дорогах во всем мире гибнут порядка 1,3 миллиона водителей, пассажиров и пешеходов и получают травмы до 50 миллионов человек. Дорожно-транспортные происшествия являются глав-

ной причиной смертности среди молодежи и год за годом вынуждают миллионы людей жить в нищете.

Только на прошлой неделе мы получили горькое напоминание о крайне тяжелых последствиях таких происшествий для каждого из нас. Трагические дорожно-транспортные происшествия в Канаде и Индии оставили безутешными целые семьи и общины — и я упомянула лишь два из многих. Я хотела бы выразить искренние соболезнования всем пострадавшим.

В проекте резолюции A/72/L.48, представленном по этому пункту повестки дня, признается, что число дорожно-транспортных происшествий в мире остается неприемлемо высоким и что нынешние темпы прогресса не позволят решить задачу 3.6 целей в области устойчивого развития — к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Я благодарю Российскую Федерацию в качестве основного автора проекта резолюции и все государства-члены за освещение этой трагической ситуации, которую можно было предотвратить, и за ряд предложенных мер для ее улучшения.

В перспективе важно будет учесть прогнозируемый рост урбанизации и автомобилизации, ускорение темпов развития инфраструктуры и увеличение числа автовладельцев во всем мире. Мы должны принять меры по предотвращению смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных

В настоящем отчете содержатся тексты выступлений на русском языке и тексты устных переводов выступлений на других языках. Поправки должны представляться только к текстам выступлений на языке подлинника. Они должны включаться в один из экземпляров отчета и направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации на имя начальника Службы стенографических отчетов (Chief, Verbatim Reporting Service, room U-0506, verbatimrecords@un.org). Отчеты с внесенными в них поправками будут переизданы в электронной форме и размещены в Системе официальной документации Организации Объединенных Наций (<http://documents.un.org>).

18-10448 (R)



Документ
расширенного доступа

Просьба отправить
на вторичную переработку



происшествий, число жертв которых продолжает расти. Предложение о созыве третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая пройдет в Швеции в 2020 году, может внести важный вклад.

Кроме того, я рада сообщить, что после обращения Генеральной Ассамблеи к Генеральному секретарю с соответствующей просьбой был учрежден Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в поддержку осуществления Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и достижения целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения.

Достижение этого рубежа стало возможным благодаря вкладу многих сторон. Я выражаю признательность Европейской экономической комиссии и Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту за их приверженность своему делу и руководящую роль. Я хотела бы также поблагодарить других партнеров системы Организации Объединенных Наций, государства-члены, гражданское общество и другие заинтересованные стороны за оказанную ими поддержку и выразить признательность тем предприятиям частного сектора, которые взяли на себя обязательства внести первоначальные взносы в Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, за то время, которое они выделили на оказание нам содействия в реализации этих устремлений.

Теперь мы должны начать объединение наших ресурсов и экспертных знаний, для того чтобы внести реальный вклад в достижение наших глобальных целей в оставшиеся три года Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и в оставшийся период осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Сейчас, когда по данному пункту повестки дня был представлен проект резолюции и был учрежден Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, у нас появилась новая возможность для принятия согласованных, эффективных и скоординированных действий для достижения результатов на местах. Таким образом, у нас есть реальный шанс спасти жизни миллионов

людей во всем мире и предотвратить причинение увечий и страданий, а также упущенные возможности в результате дорожно-транспортных происшествий. Я призываю все заинтересованные стороны, занимающиеся проблемой безопасности дорожного движения, в том числе государства-члены вносить взносы в этот фонд и активизировать усилия по достижению наших глобальных целей в области безопасности дорожного движения.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я благодарю первого заместителя Генерального секретаря за ее заявление.

Сейчас я предоставляю слово представителю Российской Федерации, который представит проект резолюции A/72/L.48.

Г-н Горовой (Российская Федерация): Безопасность дорожного движения была и остается одной из актуальных проблем современного общества. Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий оказывают негативное влияние на социально-экономический прогресс и устойчивое развитие любого государства.

Важно, что тематика дорожной безопасности не только прочно заняла свое место в повестке дня Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, но и стала неотъемлемой частью Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Включение в цели устойчивого развития (ЦУР) соответствующих целевых показателей свидетельствует о признании международным сообществом необходимости скоординированных действий на этом направлении.

В России последовательно реализуется комплекс мер по повышению безопасности на дорогах. Эта работа ведется во исполнение решений президента и правительства нашей страны на основе федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения до 2020 года и Стратегии безопасности дорожного движения, которая была принята на уровне правительства полтора месяца назад. В центре внимания шесть ключевых направлений, включая формирование культуры поведения участников дорожного движения и должного уровня правосознания; повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий детей и пешеходов, а также развитие си-

стемы оказания помощи пострадавшим. В рамках внедрения инновационных проектов открываются новые возможности, позволяющие сделать дорожное движение более безопасным, в том числе путем минимизации влияния человеческого фактора на функционирование различных систем.

Благодаря принятым мерам число погибших в автомобильных авариях за последние 6 лет сократилось на треть. За это же время удалось добиться снижения показателей смертности уязвимых участников дорожного движения: среди несовершеннолетних — на четверть, пешеходов — на треть, мотоциклистов — в два раза. Прогресса удалось добиться в условиях интенсивного роста парка транспортных средств, который в динамике составил 20 процентов и сегодня в абсолютных показателях составляет 55 миллионов единиц транспортных средств.

За время, прошедшее с момента включения в 2003 году по инициативе Омана тематики безопасности дорожного движения в повестку дня Генеральной Ассамблеи, международное сотрудничество в этой области значительно окрепло. В развитие решений Первой всемирной министерской конференции по дорожной безопасности, прошедшей в Москве в 2009 году, Генеральная Ассамблея объявила период с 2011 по 2020 годы Десятилетием действий в этой области.

После второй Конференции в Бразилиа в 2015 году начался процесс практической реализации шагов по сопряжению Десятилетия действий с целями устойчивого развития, что привело к запуску широкомасштабных акций по стабилизации и последующему сокращению прогнозируемой смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Отдельно хотелось бы отметить и роль Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Жана Тодта в реализации этих инициатив.

Мы также приветствуем решение Генерального секретаря об учреждении целевого фонда дорожной безопасности. Целенаправленные шаги мирового сообщества уже принесли позитивные результаты. Так, в течение последних нескольких лет во многих государствах отмечается тенденция к сокращению уровня смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем многое еще предстоит сделать на этом направлении. Имен-

но поэтому Россия имеет честь представить сегодня проект резолюции «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Проект основан на соответствующих резолюциях Генеральной Ассамблеи, отражает прогресс, достигнутый международным сообществом в области обеспечения безопасности дорожного движения, и ориентирован на наращивание многостороннего взаимодействия в интересах снижения уровня дорожно-транспортного травматизма. В резолюции закрепляется понимание того, что эффективное реагирование на глобальные вызовы в сфере безопасности на дорогах возможно лишь с участием всех заинтересованных сторон, включая частный сектор и гражданское общество. Дается высокая оценка усилиям международных организаций, главным образом, входящих в систему Организации Объединенных Наций. Приветствуются шаги стран-членов по присоединению к соответствующим международным правовым инструментам и разработке всеобъемлющего национального законодательства в области дорожной безопасности с учетом основных факторов риска. Резолюция приветствует внимание, уделяемое Новой программой развития городов — Хабитат III — вопросам взаимосвязи безопасности на дорогах с устойчивой мобильностью. Особо отмечены мероприятия, проведенные в рамках четвертой Глобальной недели безопасности дорожного движения под эгидой Организации Объединенных Наций с акцентом на скоростной режим как один из основных факторов риска.

В документе содержится призыв ко всем странам — членам Организации Объединенных Наций использовать в практической работе разработанную Всемирной организацией здравоохранения систему из 12 глобальных целевых показателей в отношении факторов риска, позволяющих осуществлять мониторинг прогресса не только на национальном, но и глобальном и региональном уровнях. Резолюция приветствует предложение правительства Швеции принять у себя в 2020 году третью глобальную конференцию высокого уровня для обзора прогресса в реализации целей Десятилетия действий в области обеспечения безопасности дорожного движения. Исходим из того, что на этом мероприятии будет подведен итог комплексу мер, осуществленных в рамках Десятилетия, а также дана оценка ходу выполнения целевого индикатора 3.6. Делаем нашим

шведским коллегам предложение об участии моей страны в оказании помощи при подготовке и проведении конференции и желаем им самого доброго.

Выражаем искреннюю признательность всем делегациям, которые участвовали в согласовании проекта, и другим заинтересованным сторонам. Отдельно хотели бы поблагодарить коллег из Всемирной организации здравоохранения и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций за весомый вклад в нашу общую работу. Призываем все страны-члены поддержать резолюцию и приглашаем войти в число ее соавторов.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово наблюдателю от Европейского союза.

Г-н Ван Ден Аккер (Европейский союз) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать от имени Европейского союза.

Европейский союз с удовлетворением отмечает предстоящее принятие консенсусом проекта резолюции, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/72/L.48). Мы хотели бы особо поблагодарить Российскую Федерацию и воздать ей должное за ее руководящую роль и усилия по достижению такого результата.

Ежегодно 50 миллионов человек получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, которые являются одной из главных причин смертности во всем мире и основной причиной гибели молодых людей в возрасте 15–29 лет. Такая ситуация неприемлема и свидетельствует о том, что наши дорожно-транспортные системы во всем мире по своей природе небезопасны, и что одна человеческая ошибка может привести к катастрофическим последствиям для отдельных лиц, семей и обществ.

Европа занимает четкую позицию по этой серьезной проблеме в сфере здравоохранения. Согласно нашему официальному документу по транспорту, к 2050 году Европа должна приблизиться к достижению нулевого показателя гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий, что представляет собой четкую стратегию, которую невозможно претворить в жизнь в одночасье. Система промежуточных добровольных задач и показателей безопасности является полезным инструментом для направления наших усилий в этой области. Для этого в сентябре 2015 года мы со-

гласовали цели в области устойчивого развития, в том числе задачу 3.6, заключающуюся в том, чтобы к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. В этой связи предстоящая третья Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, которая будет проведена в Швеции в 2020 году и будет приурочена к завершению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и периода до 2030 года, создание Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который начнет работу сегодня, и подготовка проекта резолюции о повышении безопасности дорожного движения являются конкретными и наиболее актуальными примерами продолжающихся международных усилий, направленных на достижение наших непростых целей.

Для предотвращения травм в результате дорожно-транспортных происшествий и разработки безопасной автотранспортной системы нам необходим всеобъемлющий и комплексный подход, основанный на участии всех заинтересованных сторон. Рамочная политика Европейского союза в области безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, которой мы руководствуемся в наших усилиях, направленных на повышение безопасности дорог, является хорошим примером. Она ориентирована на новые ключевые приоритетные задачи, включая сокращение числа дорожно-транспортных происшествий на сельских дорогах, а также происшествий с участием уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, дети и пожилые люди. Кроме того, мы опираемся на взятые ранее обязательства, предусматривающие усиление контроля и повышение штрафов, поддержку национальных инициатив по борьбе с управлением транспортным средством в нетрезвом состоянии или под воздействием наркотиков, инвестирование в развитие дорожной инфраструктуры и улучшение условий на дорогах, а также совершенствование законодательства, касающегося водительских удостоверений и требований о пригодности к вождению. Такие меры уже привели к сокращению на 20 процентов числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в период с 2010 по 2017 год.

Даже если региональный коэффициент смертности на дорогах в Европейском союзе и является самым низким в мире, он по-прежнему неприем-

лем. Мы привержены наращиванию наших усилий, что было четко продемонстрировано министрами транспорта государств — членов Европейского союза в марте 2017 года в принятой ими в Валлетте Декларации по повышению безопасности дорожного движения. Этот политический импульс служит ориентиром в нашей работе над новой далеко идущей рамочной стратегией на период 2020–2030 годов. Мы должны продолжать обмениваться передовым опытом и информацией на национальном, региональном и глобальном уровнях при активном участии гражданского общества и частного сектора.

Мы должны также активизировать наши усилия по включению вопросов безопасности в более широкую программу устойчивого развития городов и транспорта. Мы знаем, что к главным причинам гибели людей на дорогах относятся превышение скорости, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и неиспользование ремней безопасности. Для того чтобы обезопасить дороги, необходимо проводить работу по повышению безопасности дорожной инфраструктуры, автотранспортных средств и участников дорожного движения. Это включает в себя осуществление и обеспечение соблюдения соответствующих законов, а также «мягких» мер, таких как проведение информационно-пропагандистских и просветительских мероприятий.

Несмотря на то, что проблема травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий является одной из самых серьезных проблем общественного здравоохранения, и иногда кажется, что масштабы этой проблемы слишком велики, мы считаем, что надежда есть. Многие страны по всему миру уже продемонстрировали, что комплексный и межотраслевой подход позволяет предотвратить гибель людей или получение ими серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Давайте будем пользоваться опытом этих стран. Мы не можем останавливаться на достигнутом, когда речь идет о безопасности дорожного движения. На карту поставлены жизни миллионов людей.

Г-жа Пикко (Монако) (*говорит по-французски*): Слишком много людей погибают на дорогах. Это жестокая и невидимая эпидемия, которая забирает жизни детей, идущих в школу, и ни в чем не повинных людей; их лишают жизни лица, управляющие

транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, и водители, которым не место на дороге. Ежегодно гибнет более 1 миллиона человек. К этому добавляются десятки миллионов получивших травмы человек, многие из которых остаются инвалидами. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет, а почти половина погибших на дорогах людей относится к уязвимым слоям населения.

Еще одним тревожным статистическим показателем является разрыв между странами с высоким уровнем дохода и странами с низким или средним уровнем дохода, на которые приходится 90 процентов случаев гибели в результате дорожно-транспортных происшествий, хотя количество автомобилей на дорогах в этих странах составляет лишь 54 процента от общемирового показателя. В этой связи мы подчеркиваем важность проекта резолюции (A/72/L.48), которую мы примем позднее; Монако является одним из соавторов этой резолюции, в которой содержится призыв работать над улучшением дорожной инфраструктуры, повышением безопасности транспортных средств, изменением опасных моделей поведения участников дорожного движения, расширением возможностей реагирования на аварии и — в случае тех стран, которые еще не сделали этого, — соблюдением и полным выполнением соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций.

Мы с удовлетворением отмечаем образцовую приверженность Специального посланника по безопасности дорожного движения, благодаря усилиям которого был учрежден фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Это новый инструмент, который позволит нам поддерживать осуществление целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и побудить все стороны принять участие в этих усилиях.

В докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире (см. A/72/359), который представила Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) в преддверии нашей встречи в 2020 году в Швеции, содержится обзор результатов, полученных различными субъектами по достижению целей в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы). Монако

особо подчеркивает актуальность рекомендаций ВОЗ, призывающих государства-члены предпринимать дополнительные усилия, в том числе путем укрепления законодательства, инвестирования в инновационные технологические решения, в плане как инфраструктуры, так и транспортных систем, а также повышения качества данных о безопасности дорожного движения путем осуществления стратегий, ориентированных на уязвимых участников дорожного движения.

Монако присоединяется к содержащемуся в заключительной части доклада настоятельному призыву к государствам обеспечить целостный подход к проблеме безопасности дорожного движения. Моя страна уделяет приоритетное внимание профилактике, и прежде всего обучению будущих участников дорожного движения. Поэтому власти Монако уделяют особое внимание задаче ознакомления всех категорий участников дорожного движения с рисками и соответствующими правилами. Занятия по этой теме являются обязательными и входят в учебную программу со средней школы. Это также помогает напомнить о значительной уязвимости некоторых категорий участников дорожного движения, в частности пешеходов, велосипедистов и водителей двухколесных транспортных средств, которые особенно популярны среди молодых людей. Посредством этих мер правительство Монако намерено добиться лучшего понимания взаимосвязи между правилами, риском и авариями. Кроме того, правительство придает большое значение соблюдению правил дорожного движения и активно борется со всякого рода случаями несоблюдения этих правил на дороге. Именно поэтому власти разработали для наказания виновных солидную нормативно-правовую базу, которая недавно была расширена. Монако также строго штрафует тех участников дорожного движения, которые ведут себя опасно, в том числе управляют транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под действием психоактивных веществ.

Регулирование движения является одной из основных проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения как на национальном, так и на международном уровнях. Наши страны, города и их инфраструктура подвергаются все большему давлению по причине роста численности населения в мире и числа ежедневных поездок. Эта проблема волнует мою страну ежедневно, ведь приток людей

увеличивается с каждым днем, поскольку растет число людей, приезжающих к нам на работу. В этой связи наша страна внедряет важные меры по разработке новаторских и гибких решений, призванных сделать наши дороги более безопасными. Поскольку территория нашей страны небольшая, приоритетное значение имеет «мягкая» мобильность. В 2017 году правительство приступило к осуществлению программы поиска решений для так называемых «умных городов». Правительство учредило межминистерскую делегацию, отвечающую за переход на цифровой формат. Технологические решения должны облегчить контроль над дорожными потоками, предоставить альтернативные возможности участникам дорожного движения, способствовать урегулированию внештатных ситуаций и аварий и тем самым сделать нашу инфраструктуру более безопасной и гибкой.

Монако поддерживает также многочисленные инициативы и проекты, нацеленные на тестирование, совершенствование и расширение разнообразия транспортных средств в будущем. Прямо сейчас, как это происходит с 2006 года, Монако проводит у себя выставку по теме экологических транспортных средств и возобновляемых источников энергии, в которой участвуют многие субъекты сектора «мягкой» мобильности в целях обмена знаниями и обсуждения решений на будущее.

Каждая жертва дорожно-транспортного происшествия может подтвердить, насколько важно, чтобы слова подкреплялись действиями в ситуациях, где речь идет о безопасности дорожного движения. Большинство стран тратят 3 процента своего валового национального продукта на расходы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями. Стратегии в области безопасности дорожного движения не только необходимы для обеспечения общественной безопасности, но являются бесценными инвестициями. В наших усилиях мы должны сосредоточить внимание не на одном аспекте, а на всех компонентах, а именно: инфраструктуре, транспортных средствах, участниках дорожного движения и послеаварийной медицинской помощи. Реализация целей объявленного в 2010 году Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) является настоятельной необходимостью для всех представленных в этом зале государств и для каждого из нас.

Г-н Бауш (Люксембург) (*говорит по-английски*): По статистическим данным Всемирной организации здравоохранения за 2015 год, 3400 человек не вернутся домой сегодня вечером. Почему? — Просто потому, что они имели несчастье погибнуть в автокатастрофе. Это значит, что 3400 человек не смогут вернуться домой, пожелать спокойной ночи своим детям, женам, мужьям, родителям или друзьям. Менее чем за 200 дней население моей страны, Люксембурга, было бы полностью уничтожено.

Безопасность дорожного движения является глобальной проблемой здравоохранения, всеобщей ответственностью и, следовательно, международной задачей для всех нас. Безопасность дорожного движения — это проблема, которая затрагивает каждого из нас, независимо от того, на каком языке мы говорим, откуда мы и к какому социальному классу принадлежим. Являемся ли мы пешеходом, велосипедистом, водителем или пассажиром, безопасность дорожного движения — это общая проблема. Поэтому для меня большая честь выступать перед аудиторией, представляющей Организацию Объединенных Наций. Откровенно говоря, безопасности дорожного движения является слишком важным для нас вопросом, чтобы проявлять скромность или нерешительность. На протяжении всей истории в Нью-Йорке принимались лишь масштабные действия. Позвольте мне сказать предельно ясно: у меня есть цель, которая не может быть предметом переговоров или сомнений, — цель добиться ни больше ни меньше нулевой смертности и нулевого числа серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

В 1970-х годах ежегодно в Люксембурге регистрировалось более 100 случаев гибели на дорогах. Благодаря ряду серьезных карательных мер, как то: введение системы штрафных баллов для обладателей водительских удостоверений, объявление войны потреблению алкоголя и наркотиков за рулем, дополнительная подготовка водителей, в частности путем осуществления мер, охватывающих тех водителей, кто недавно получил права, улучшение сети дорог, введение эффективного периодического технического осмотра транспортных средств и регулярное проведение информационно-пропагандистских кампаний — нам удалось сократить число случаев со смертельным исходом до 32 в 2010 году, то есть на 68 процентов. Первые цифры, которые я должен был представить как вновь назна-

ченный министр транспорта, говорили о том, что в 2013 году количество погибших увеличилось до 45 — это на 41 процент больше, чем в 2010 году. Основной причиной по-прежнему были нарушения скоростного режима — превышение допустимой скорости или ненадлежащая скорость движения. И я не колебался ни секунды. Я поставил масштабную задачу и принял решительные меры, внедрив в Люксембурге видеокамеры, фиксирующие нарушения скоростного режима. Главным фактором дорожно-транспортных происшествий в Люксембурге, как и в большинстве других стран, является человеческий фактор, будь то усталость водителя, вождение в нетрезвом состоянии или использование мобильных телефонов и других устройств. Это обычные проблемы, и изобретать колесо здесь нет никакой необходимости.

В 2014 году действующее правительство Люксембурга приступило к реализации плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения, включающего 29 мер, — предупредительных и репрессивных, — призванных последовательно устранить все причины дорожно-транспортных происшествий. Основные меры включают ужесточение системы штрафных баллов и штрафов и усиление мер безопасности автодорожной инфраструктуры — создание зон ограничения скорости до тридцати километров в час в жилых районах, общественных пространств, безопасных пешеходных переходов и велосипедных дорожек, а также проведение аудитов безопасности дорожного движения — то есть, в широком смысле, проектирования улиц. Менее чем за четыре года число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом снизилось до 25 человек, то есть с 45 человек в 2013 году до 25 в 2017 году, что свидетельствует о том, что политическая воля спасает жизни.

Однако, несмотря на эту обнадеживающую тенденцию в статистике дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, эти усилия необходимо продолжать, потому что каждая смерть или серьезная травма на дороге — это смерть или травма, которых могло не быть. У меня есть цель, в которую я неизменно верю. Я знаю, что одной веры мало, но прийти к этой цифре мы можем — и придем. У Организации Объединенных Наций есть ясная цель — вдвое сократить число серьезных травм и смертей в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, хотя достижение этой цели

стало весьма проблематичным. Мое видение — неизменно нулевая смертность и нулевое количество серьезных травм на дорогах, и не только в нашей стране, но и во всем мире. Душевная боль, человеческие страдания и несчастья — необходимо положить этому конец. Так давайте же сделаем это вместе — поднимем планку и будем работать упорнее и мечтать смелее.

Г-жа Равет (Швеция) (*говорит по-английски*): Швеция полностью присоединяется к заявлению наблюдателя от Европейского союза, и я хотела бы сделать несколько замечаний в своем национальном качестве.

Прежде всего, позвольте мне заранее поблагодарить Генеральную Ассамблею за принятие проекта резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/72/L.48). Я хотела бы также поблагодарить делегацию Российской Федерации за ее лидерство и усилия как координатора этого проекта резолюции.

В дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают более 1,3 миллиона человек, и еще 50 миллионов человек получают травмы. Девяносто процентов этих происшествий происходят в развивающихся странах, ведя к дальнейшему обнищанию тех, кто и без того беден. Дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной гибели молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет, и, таким образом, представляют собой колоссальную проблему в нашем современном обществе.

Вместе с тем безопасность дорожного движения — это одна из тех областей, в которых наши совместные усилия в рамках системы Организации Объединенных Наций могут принести ощутимые результаты. Сегодня мы делаем важный шаг в этой области. Принятие этого проекта резолюции станет важным шагом не только в дальнейшей работе в области безопасности дорожного движения, но также и в построении устойчивого общества и достижении целей устойчивого развития на период до 2030 года.

Прежде всего, я хотела бы заявить о том, что Швеция решительно поддерживает рекомендации, предложенные в этом проекте резолюции. Мы надеемся, что он послужит стимулом для государств-членов и других заинтересованных сторон в их усилиях в области безопасности дорожного движения. Я также надеюсь, что он заложит основу для более

целенаправленной и конкретной работы в области безопасности дорожного движения и обеспечит ее более эффективными инструментами.

Во-вторых, позвольте мне выразить благодарность всем тем, кто поддержал предложение Швеции провести третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения в 2020 году. Прежде чем утвердить повестку дня Конференции, мы позаботимся о том, чтобы все заинтересованные стороны получили возможность высказать свое мнение о путях достижения прогресса, начиная с представителей структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», которые сделают это сегодня днем. Швеция стремится продолжить важную работу, начатую в ходе первой Глобальной недели безопасности дорожного движения, которая прошла в 2007 году в Маскате, и двух успешных конференций высокого уровня по безопасности дорожного движения — в 2009 году в Москве и в 2015 году в Бразилиа.

На третьей конференции высокого уровня соберутся делегации министров и представителей ведомств, занимающихся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и связанными с ними вопросами обеспечения соблюдения правил дорожного движения, а также лидеры деловых кругов и представители неправительственных организаций, научных кругов и международных организаций, то есть все соответствующие стороны, заинтересованные в прекращении или в сокращении количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами.

Цель этой конференции — оценить прогресс в реализации целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и в решении соответствующих задач Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, а также дать государствам-членам возможность подробнее обсудить пути достижения целей Повестки дня. Другой важной задачей Конференции будет подготовка перспективной декларации на период до 2030 года.

С 1997 года Швеция постоянно работает над реализацией нашей концепции нулевых показателей смертности, призванной предотвратить гибель людей и серьезные травмы на дорогах. На этом пути

мы многое узнали, и, пожалуй, самый важный урок состоит в том, что здесь необходимо всестороннее и систематическое сотрудничество на основе многосекторального подхода со всеми соответствующими заинтересованными сторонами и на всех уровнях общества.

Говорить о безопасности дорожного движения можно много, и у нас есть интересный опыт, которым мы готовы поделиться, и, что самое главное — в этой сфере многое еще предстоит сделать. Так давайте же приступим к работе, не теряя времени. Поэтому в заключение я хотела бы еще раз всех поблагодарить и от всего сердца пригласить в Швецию на третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, которая состоится в 2020 году.

Г-н аль-Мугаири (Оман) (*говорит по-арабски*): Я хотел бы поблагодарить Российскую Федерацию за усилия, результатом которых станет сегодня принятие проекта резолюции A/72/L.48. Кроме того, я хотел бы поблагодарить все делегации, которые приняли участие в консультациях и в соответствующих совещаниях. И наконец, я хотел бы выразить признательность за конструктивные усилия международного сообщества в этой области.

Каждый год 1,25 миллиона человек погибают в дорожно-транспортных происшествиях, которые являются основной причиной смертности молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет. В дорожно-транспортных происшествиях гибнут люди и из других возрастных групп. В 2011 году Организация Объединенных Наций провозгласила десятилетие 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В сентябре 2015 года эта цель, особенно в части безопасности, была дополнена Целями в области устойчивого развития (ЦУР), предусматривающими сокращение дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов. Наша делегация проголосовала за эту резолюцию в развитие той роли, которую Султанат Оман играет в деле обеспечения безопасности дорожного движения. В 2003 году Султанат Оман выступил с инициативой включить эту тему в работу Организации Объединенных Наций и играл важную роль в организации проведения в 2007 году под эгидой Организации Объединенных Наций первой недели безопасности дорожного движения.

Усилия, прилагаемые правительством моей страны, частным сектором и гражданским обществом Султаната Оман, наряду с ростом понимания этой проблемы среди представителей всех слоев нашего общества принесло позитивные результаты в области безопасности дорожного движения. Согласно статистике, несмотря на увеличение числа автомобилей на дорогах Омана, продолжается тенденция снижения показателей дорожно-транспортных происшествий: если в 2013 году темпы их снижения составили 5 процентов, то в 2016 году — 25 процентов. В результате этого смертность в результате дорожно-транспортных происшествий снизилась на 45 процентов за период 2012–2016 годов — мы благодарны Богу за это.

Министерство транспорта и связи нашей страны реализует проекты в области дорожного движения, которые соответствуют современным стандартам, не наносят ущерба окружающей среде и отвечают требованиям обеспечения безопасности участников дорожного движения. Оно приняло законы, регулирующие процесс дорожного движения. В этот период Министерство осуществляло генеральный план организации общественного транспорта в Султанате Оман в целях создания полноценной системы перевозок, которой будут пользоваться все слои общества и которая соответствует стандартам качества. Цель состоит в том, чтобы уменьшить зазоры на дорогах, потребление топлива и экологические последствия.

В заключение я хотел бы еще раз поблагодарить Генерального секретаря. Мы надеемся повысить уровень безопасности дорожного движения путем укрепления международного взаимодействия, чтобы вместе достичь нашей общей цели защиты человеческих жизней.

Принц Майкл Кентский (Соединенное Королевство) (*говорит по-английски*): Я рад представлять Соединенное Королевство на этих важных и своевременных прениях. Я очень признателен правительству Великобритании за возможность выступить в Генеральной Ассамблее по вопросу о безопасности дорожного движения, который в течение многих лет вызывает у меня серьезную обеспокоенность. В XXI веке уже более 20 миллионов человек погибли и многие миллионы людей получили серьезные ранения в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. По данным

Всемирной организации здравоохранения, 3500 человек ежедневно погибают в дорожно-транспортных происшествиях, которые можно было бы предотвратить и избежать. Мы платим слишком большую цену за базовую потребность быть мобильными.

Нам в Великобритании посчастливилось, что на сегодняшний день наша дорожная сеть является одной из наиболее безопасных в мире. Но это не просто везение. Мы пришли к этому через сложный и порой горький опыт. В 1931 году, когда нами был впервые принят дорожный кодекс, на наших дорогах было всего лишь 2,3 миллиона автотранспортных средств, но при этом в результате дорожно-транспортных происшествий погибало более 7000 человек. Сегодня в Великобритании насчитывается 38 миллионов автомобилей, и ежегодно мы теряем чуть более 1700 человек. Но эта цифра по-прежнему слишком высокая, и мы разделяем решимость всех государств-членов, принимающих участие в этих прениях, добиваться еще большего сокращения этих показателей.

Десятилетия нашего опыта доказывают, что рост числа жертв на дорогах ни коим образом не является неизбежным, однако в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо действовать на всех фронтах. Нам нужны более безопасные дороги, более безопасные автомобили и более безопасное поведение на дорогах. Осознание совокупных выгод во всех этих трех областях пришло к нам болезненно медленно. Наши первые попытки научить водителей более безопасному движению оставались неэффективными до тех пор, пока мы дополнительно не приняли строгие меры по обеспечению соблюдения. Точно также сделать конструкцию наших дорог значительно более безопасной удалось благодаря применению современных инженерно-технических решений, а радикально повысить безопасность наших автомобилей стало возможным за счет установки оборудования, позволяющего сохранить жизнь человека, такого как ремни безопасности, воздушные подушки безопасности и электронные системы контроля устойчивости. Все страны могут с пользой для себя применить такого рода комплексный подход, адаптировав его с учетом собственных дорожных условий и характера травматизма.

Убедительным примером является успешный опыт применения ремней безопасности в Великобритании. Впервые требование оснащать ими

автомобили было введено в 1967 году, однако использовались они мало. В 1970 годы, чтобы стимулировать использование ремней безопасности, начали проводиться просветительные кампании, в результате чего соответствующий показатель повысился до порядка 40 процентов. Затем в начале 1980-х годов в результате совместных инициатив членов различных парламентских фракций использование ремней безопасности стало обязательным. Я рад, что сегодня в этом зале в составе британской делегации присутствует один из членов парламента, возглавивший эту жизненно важную кампанию, депутат Барри Ширман. В настоящее время в Великобритании более 94 процентов водителей используют ремни безопасности, что позволило спасти десятки тысяч жизней.

Перед Великобританией по-прежнему стоит задача, как еще больше снизить число жертв. В 2015 году Министерство транспорта Соединенного Королевства опубликовало новую стратегию обеспечения безопасности дорожного движения под названием «Работать сообща в целях создания более безопасной дорожной системы». В ней изложены стратегия, принципы и приоритетные задачи правительства для повышения уровня безопасности на дорогах Великобритании. На основе этой стратегии недавно были приняты меры в поддержку велосипедного и пешеходного движения, с тем чтобы сократить зависимость от автомобильного транспорта, а также инвестируются средства в будущее внедрение автономных транспортных средств.

Одним из важных аспектов политики Великобритании в области безопасности дорожного движения является международное взаимодействие, особенно в рамках Организации Объединенных Наций. Мы активно поддерживаем работу Всемирного форума по согласованию правил в отношении автотранспортных средств и Глобального форума по безопасности дорожного движения, организуемых под эгидой Европейской экономической комиссии в Женеве. Крайне важно, чтобы больше стран присоединялись к нормам и стандартам Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, и мы высоко оцениваем усилия Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-на Жана Тодта, который проводит работу, с тем чтобы больше правительств принимало соответствующие нормативные положения.

Наше Министерство по вопросам международного развития также играет активную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, являясь донором учрежденного Всемирным банком Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, который в настоящее время возглавляет старшее должностное лицо этого министерства. Пользу для всех принесет налаживание тесного сотрудничества между Механизмом и Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который было недавно предложено создать.

Великобритания вносит также активный вклад в безопасность дорожного движения в мире по линии своих независимых благотворительных организаций. В 2001 году в качестве благотворительной организации Соединенного Королевства с постоянным капиталом в размере 300 млн. долл. США был зарегистрирован Международный автомобильный фонд. С тех пор Фонд поддерживал реализацию ряда весьма важных инициатив. К ним относится, в частности, Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире, работу которой я когда-то в прошлом курировал и которая выступила с призывом проведения десятилетия действий Организации Объединенных Наций и включения безопасности дорожного движения в цели в области устойчивого развития. В их числе Глобальный механизм Всемирного банка по вопросам безопасности дорожного движения, который используется для координации донорской деятельности в рамках мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения многосторонних банков развития; Глобальная программа оценки новых автомобилей, которая предоставляет платформу для сотрудничества между потребительскими системами испытания и оценки автомобилей во всем мире; и Глобальная инициатива по охране здоровья и обеспечению мобильности детей, которая представляет собой новаторскую коалицию, стремящуюся обеспечить достижение к 2030 году цели сделать дорогу в школу безопасной и не представляющей вреда для здоровья для каждого ребенка.

Фонд ФИА «Автомобиль и общество» поддерживает все эти инициативы. Я очень хорошо знаком с ними, поскольку и Фонд, и Механизм Всемирного банка и Глобальная программа оценки новых автомобилей были получателями моей международной награды в сфере безопасности дорожного

движения, которую я учредил 30 лет назад с целью признания выдающихся достижений в деле предотвращения дорожного травматизма.

Всегда необходимо отмечать наши успехи в области обеспечения безопасности дорожного движения, чтобы это служило стимулом для других. Необходимость в обеспечении эффективного предотвращения дорожного травматизма никогда не была более насущной. Я также хотел бы отметить работу другого британской благотворительной организации, «В стремлении к нулевому уровню», покровителем которой я являюсь. Фонд проводит совещания Глобальной сети законодателей по вопросам безопасности дорожного движения, которая была создана в Лондоне в 2016 году. Эта сеть содействует обмену передовым опытом в области обеспечения безопасности дорожного движения и разработки соответствующих стратегий и законов между парламентариями, и я рад, что член парламента Барри Ширман, которого я упоминал ранее, возглавляет на этих прениях Генеральной Ассамблеи делегацию высокого уровня в составе 14 парламентариев из разных стран, которая примет участие позднее сегодня в совещании структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».

И наконец, я хотел бы приветствовать предложение правительства Швеции выступить в качестве принимающей стороны для третьего высокоуровневого глобального министерского совещания по безопасности дорожного движения. Это важное событие не только будет знаменовать собой завершение Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), но и приведет к новому уровню глобальной приверженности делу предотвращения дорожного травматизма. Десятилетие действий было начато с целью стабилизации и последующего сокращения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, однако в лучшем случае можно сказать, что имеет место определенная стабилизация, но какого-либо значительного снижения еще не достигнуто. Мы знаем, что поставленная в рамках соответствующей цели в области устойчивого развития задача сократить вдвое к 2020 году число погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий достигнута не будет, так что настало время удвоить наши усилия и использовать остающиеся два года

этого десятилетия Организации Объединенных Наций для того, чтобы наметить новый путь для достижения прогресса в области обеспечения безопасности дорожного движения к 2030 году.

Г-н О'Брайен (Австралия) (*говорит по-английски*): Дорожно-транспортные происшествия являются тяжелым бременем для общин и стран всего мира. Поскольку Австралия выступила соавтором резолюции Генеральной Ассамблеи о провозглашении Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) (резолюция 64/255), мы гордимся тем, что поддерживаем глобальные усилия по повышению безопасности дорожного движения. Сегодня мы с удовлетворением выступаем соавторами проекта резолюции, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/72/L.48).

Австралия приветствовал принятие целей в области устойчивого развития в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, в частности включение конкретных задач, касающихся безопасности дорожного движения. Мы признаем важность постановки амбициозных задач по сокращению смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. В проекте резолюции этого года по повышению безопасности дорожного движения во всем мире выражается озабоченность в связи с тем, что при нынешних темпах осуществления цель сократить вдвое к 2020 году число погибших и раненых в мире не будет достигнута. Мы должны набирать темпы в целях повышения безопасности дорожного движения.

Австралия приветствует разработку добровольных глобальных задач и соответствующих показателей в области безопасности дорожного движения и в настоящее время принимает участие в этом процессе. Мы ввели системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения посредством реализации нашей национальной стратегии в области безопасности дорожного движения, и мы всегда готовы поделиться нашим опытом и учиться у других. Мы признаем, необходимость ведения работы со странами в нашем регионе и взаимные выгоды, получаемые в результате обмена знаниями.

Для обозначения нашей лидерской роли в этом вопросе в нашем регионе мы, от имени Всемирной организации здравоохранения в Западно-Тихооке-

анском регионе, провели в Сиднейском оперном театре мероприятие, посвященное началу Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в 2017 году.

Австралия решительно поддерживает призыв Генеральной Ассамблеи к государствам-членам активизировать свои усилия по всем направлениям деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе посредством внедрения жестких законодательных норм, устранения основных факторов риска, улучшения инфраструктуры путем ориентации на дороги с наибольшей интенсивностью движения и высокими показателями дорожно-транспортных происшествий, и повышения качества данных, с тем чтобы мы могли следить за прогрессом.

Г-н Канду (Республика Молдова) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать в Ассамблее и приветствовать усилия стран, являющихся пионерами в области безопасности дорожного движения во всем мире и стремящихся к тому, чтобы международное сообщество и Организация Объединенных Наций и далее посвящали свое внимание этому вопросу. Я также хотел бы приветствовать доклад Генерального секретаря (см. A/72/359), в котором освещаются важные усилия, прилагаемые различными органами и организациями системы Организации Объединенных Наций в партнерстве с другими заинтересованными сторонами в целях решения важнейших проблем в области безопасности дорожного движения, которые затрагивают все страны, и прежде всего развивающиеся страны.

Для меня большая честь выступать сегодня с этой трибуны в качестве Посла по вопросам безопасности дорожного движения в Молдове, назначенного Восточным альянсом за надежный и экологически безопасный транспорт. Я рад этому почетному званию, но я также рассматриваю его как значительную ответственность, требующую поощрения партнерских отношений и более активной мобилизации финансовых ресурсов на международном уровне, а также руководства деятельностью по осуществлению всеобъемлющих законодательных и информационно-пропагандистских мероприятий в моей собственной стране, в Республике Молдова.

Сейчас, когда мы приближаемся к завершению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)

и реализации его глобального плана, мы можем заметить, что был достигнут существенный позитивный прогресс, проявившийся в реализации нескольких региональных и глобальных инициатив в области безопасности дорожного движения. Вместе с тем нельзя успокаиваться на достигнутом, и мы должны сохранять наш добросовестный подход и приверженность делу спасения жизней людей в области дорожного движения; достижение этой цели полностью в наших силах.

Все мы знаем эти цифры, и они вызывает тревогу. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях гибнут почти 1,3 млн человек. Эти происшествия являются одной из главных причин смертности, особенно среди молодежи. Без принятия решительных мер прогнозы на будущее будут еще более мрачными, поскольку будут затронуты все больше людей. Это означает, что поставленные в рамках целей в области устойчивого развития задачи, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения и предусматривающие сокращение к 2020 году вдвое во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, будут не только не достигнуты, но и скомпрометированы.

Однако эту тенденцию можно переломить с помощью принятия законодательных мер, соблюдения базовых норм безопасности в автомобильной промышленности и надлежащего проектирования дорог и управления движением, а также повышения осведомленности и просвещения общественности. Укрепление международных партнерских связей и обеспечение адекватного финансирования для поддержки этих мер и борьбы с бедствием дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, также будут играть важную роль. Таким образом, наше сегодняшнее заседание — это возможность не только подчеркнуть важность этой глобальной проблемы здравоохранения и развития, но и обратить внимание на конкретные действия, которые могут осуществляться на совместной основе, для того чтобы сделать эту сторону нашей повседневной жизни более безопасной и устойчивой.

Республика Молдова привержена поощрению и обеспечению безопасности дорожного движения. Мы признаем эту устрашающую проблему во всей ее сложности и ее последствия для развития нашей страны. Несмотря на то, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Республи-

ке Молдова сократилось более чем на 30 процентов за период с 2010 по 2016 год, в последние годы вновь отмечается рост числа жертв. Положение не улучшается, и мы проявляем большую и более постоянную бдительность в контексте работы наших основных законодательных органов, государственных органов, партнеров и общества в целом для обеспечения того, чтобы наши дороги, объекты инфраструктуры и участники дорожного движения оставались в безопасности. В прошлом году от имени парламента Молдовы я подписал «Манифест за безопасность дорожного движения», который был разработан Глобальной сетью законодателей по вопросам безопасности дорожного движения и в котором изложены смелые цели и обязательства, такие как сокращение вдвое числа жертв дорожно-транспортных происшествий к началу следующего десятилетия, улучшение и расширение сети и доступности дорог, совершенствование сбора данных и мобилизация средств на повышение безопасности на дорогах.

Применение передовых международных стандартов и практики в управлении безопасностью дорожного движения особенно необходимо, поскольку в январе в Молдове была запущена новая программа по улучшению дорог. Программа направлена на строительство и восстановление местных и национальных дорог на всей территории страны. Согласно оценкам, это будет крупнейший за всю историю Молдовы инфраструктурный проект, финансируемый из государственного бюджета; это устойчивое вложение средств в безопасность нашего населения, мобильность, доступность, торговый оборот и развитие. Эта амбициозная инфраструктурная программа в значительной степени ориентирована на безопасность дорожного движения и согласуется с национальными кампаниями по повышению осведомленности нашего народа о безопасности дорожного движения при помощи придорожных рекламных щитов, листовок, распространения светоотражающих предметов и объявлений на телевизионных каналах.

Я сам лично принимал участие в одной из таких кампаний под лозунгом «Берегите ваших детей в автомобиле», и я рад возможности проявить инициативу и призвать родителей к постоянному использованию детских сидений, чтобы показать, что значит брать на себя ответственность и по-настоящему заботиться о наших близких. Я могу

также с гордостью сказать, что Молдова, согласно данным Всемирной организации здравоохранения, входит в число 53 стран, которые отвечают критериям передового опыта в том, что касается законов о детских удерживающих устройствах.

Что касается институциональных мер, то мы, стремясь обеспечить более эффективную межучрежденческую координацию и применение наилучшей международной практики, в частности путем принятия законодательства Европейского союза о стандартах в области безопасности дорожного движения, создали платформу для парламентского контроля за безопасностью дорожного движения в нашей стране. Только за прошлый месяц эта парламентская платформа создала условия для введения учебного модуля по вопросам безопасности дорожного движения, предлагаемого с дошкольного возраста, и учреждения на национальном уровне юридического лица для управления безопасностью дорожного движения. Мы с удовлетворением отмечаем, что наши международные партнеры, в том числе, среди прочих, Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирная организация здравоохранения поддержали нас в реализации этих достижений, и мы рассчитываем на их содействие и вклад.

Однако многое еще предстоит сделать, а также воплотить в жизнь множество улучшений и проектов, для которых нужно гораздо большее, чем просто наша политическая воля или надлежащее законодательство. Я не могу не повторить здесь вывод Генерального секретаря о том, что необходимо более широкое участие международного сообщества в целях увеличения объема ресурсов, выделяемых на мероприятия по безопасности дорожного движения, в том числе в рамках инновационных механизмов финансирования.

В заключение я хотел бы напомнить всем о том, что безопасность дорожного движения — это не просто привилегия современности, речь идет о ежедневном спасении жизни людей. Я надеюсь, что идеи, озвученные сегодня в Ассамблее, побудят на дальнейшую деятельность и налаживание партнерских связей.

Г-жа Симонян (Армения) (*говорит по-английски*): Армения приветствует созыв сегодняшнего заседания и представление проекта резолюции A/72/L.48, озаглавленного «Повышение без-

опасности дорожного движения во всем мире». Мы благодарим основного автора проекта резолюции, Российскую Федерацию, за ее руководство, приверженность и поддержку этой важной инициативы.

Армения неизменно выступает соавтором этого важнейшего проекта резолюции, который мы рассматриваем в качестве основы для мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, приводящих к травмам и гибели людей. Приступая к выполнению нашей новой национальной программы по обеспечению безопасности дорожного движения, мы преисполнены решимости воплотить обязательства данного проекта резолюции в конкретные меры по спасению жизни людей в Армении. Мы с удовлетворением отмечаем, что положения резолюции 70/260 и связанные с безопасностью дорожного движения цели в области устойчивого развития (ЦУР) включены в нашу национальную программу на следующие пять лет и служат комплексной стратегической основой для совершенствования законодательства, правоприменения и обеспечения соблюдения правил безопасности дорожного движения. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения стало периодом заметных улучшений в Армении. Многие были сделаны для повышения безопасности дорожного движения, в том числе благодаря осуществлению и обеспечению соблюдения соответствующих законов, а также «мягких» мер, таких как усилия по информированию и просвещению населения, с уделением особого внимания сельскому населению, детям и молодежи. Партнерские программы с участием местных органов власти способствовали достижению большей безопасности и устойчивости общин.

Несмотря на многочисленные улучшения, дорожно-транспортные происшествия по-прежнему остаются одной из основных проблем в области здравоохранения и развития. Развивающиеся страны сталкиваются с особыми видами трудностей, связанных с безопасностью дорожного движения. Плохое состояние дорог и отсутствие надлежащей инфраструктуры негативно отражается на торговле с сельскими районами, притом что доступ местного населения к рынкам по-прежнему является основополагающей задачей в деле искоренения нищеты. Необходимы дополнительные согласованные усилия для создания более безопасной дорожной инфраструктуры и более надежных транспортных

средств, а также повышения безопасности участников дорожного движения, и мы поддерживаем призыв к активизации национального, регионального и международного сотрудничества в этой области. Армения приветствует создание фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в поддержку прогресса в достижении целей в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и решения соответствующих глобальных задач.

Мы хотели бы выразить нашу признательность Специальному посланнику по безопасности дорожного движения за его руководящую роль и поддержку мобилизации политической приверженности и действий на глобальном уровне. Мы также благодарим региональные комиссии Организации Объединенных Наций и особо отмечаем роль Европейской экономической комиссии за ее неизменную поддержку документов о безопасности дорожного движения.

Г-н Сармьенто (Филиппины) (*говорит по-английски*): Я благодарю Вас, г-н Председатель, за предоставленную мне возможность выступить от имени Филиппин с этим заявлением в поддержку проекта резолюции A/72/L.48, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Филиппины заявляют о своей солидарности с государствами-членами в деле сокращения глобальной смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечения доступа к безопасным, эффективным и устойчивым транспортным системам. Гибель и травмы людей в результате дорожно-транспортных происшествий не только негативно сказываются на экономике, но и обесценивают человеческую жизнь и посылают широкой общественности сигнал отчаяния и безысходности.

Филиппины решают этот вопрос. Всем известны масштабы этой проблемы. Филиппины приняли следующие семь законов, направленных на устранение основных факторов риска, которые были определены Всемирной организацией здравоохранения в поддержку принятия обоснованных законов по безопасности дорожного движения в мире: во-первых, закон об использовании ремней безопасности 1999 года, который устанавливает обязанность использовать ремни безопасности; во-вторых, закон

о мотоциклетных шлемах 2009 года, устанавливающий обязанность использовать шлемы; в-третьих, закон о вождении в состоянии алкогольного или наркотического опьянения 2013 года, запрещающий управлять транспортными средствами под воздействием алкоголя, наркотиков и других отравляющих веществ; в-четвертых, закон о безопасности детей на мотоциклах 2015 года, запрещающий всем лицам вождение мотоциклов с ребенком в качестве пассажира; в-пятых, закон о борьбе с невнимательным вождением, предусматривающий наказание за невнимательное вождение и использование мобильных и электронных устройств во время вождения; в-шестых, закон об ограничителях скорости 2016 года, предусматривающий обязательную установку ограничителей скорости и решающий тем самым проблему превышения скорости; и наконец, в-седьмых, закон о продлении срока действия водительских удостоверений, в соответствии с которым вводятся обязательные строгие экзамены для водителей в целях выявления неквалифицированных кандидатов. Кроме того, дополнительный закон об использовании детских удерживающих систем был одобрен Палатой представителей и в ближайшее время будет рассмотрен в Сенате.

С удовлетворением отмечаем более активное сотрудничество международного сообщества, а также поддержку и помощь со стороны различных международных организаций, таких как Всемирная организация здравоохранения, и организаций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, включая Фонд «За нулевой показатель» и Глобальную сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения. Благодаря нашим коллективным усилиям Филиппины содействуют принятию законов, касающихся безопасности дорожного движения, и реализации связанных с обеспечением безопасности дорожного движения целей в области устойчивого развития.

Несмотря на это, число дорожно-транспортных происшествий во всем мире остается неприемлемо высоким. Мы глубоко обеспокоены тем, что нынешние темпы прогресса не позволят нам добиться задачи, состоящей в сокращении в два раза числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 году. Филиппины также столкнулись с трудностями в деле достижения этого целевого показателя. По состоянию на конец 2016 года в среднем 31 человек в день

погибал в дорожно-транспортных происшествиях, ставших основной причиной гибели наших молодых людей. Это представляет собой 40-процентное увеличение числа погибших по сравнению с 2006 годом.

Ситуация на Филиппинах и во всем мире является удручающей, однако мы не должны терять надежду. Большинство дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить. Давайте укрепим нашу приверженность решению этой проблемы ради спасения жизни людей и недопущения получения ими травм. Многие семьи потеряли своих родных в результате трагических дорожно-транспортных происшествий, которые можно было бы предотвратить, если бы было обеспечено соблюдение и строгое осуществление законов. Мы можем что-то предпринять в этой связи, и мы сделаем все возможное для решения этой проблемы.

Поддерживаем проект резолюции, содержащийся в документе A/72/L.48, в котором, в частности, с удовлетворением отмечается создание фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в поддержку достижения задач, касающихся безопасности дорожного движения, рекомендуется развивать национальное и международное сотрудничество в интересах достижения установленных целевых показателей и подчеркивается необходимость определения новых сроков для снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, со всей серьезностью принимаем к сведению перечисленные в проекте резолюции меры, которые, на наш взгляд, будут способствовать решению проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, на культурном уровне. Именно это необходимо сделать на Филиппинах: создать культуру безопасности дорожного движения среди наших граждан.

Призыв к активизации национального сотрудничества, особенно в области правоохранительной деятельности, будет способствовать повышению дисциплины и искоренению опасной практики управления транспортными средствами. Повышение уровня осведомленности посредством проведения социальных маркетинговых кампаний будет побуждать людей уделять приоритетное внимание безопасности на дорогах на ежедневной основе. Кроме того, многостороннее сотрудничество с научными кругами и молодежными организациями

поможет подчеркнуть важность просвещения и воспитать новое поколение участников дорожного движения, должным образом понимающих необходимость обеспечения безопасности на дорогах. Что еще важнее, следует помнить о пострадавших и взаимодействовать с ними и их семьями, напоминая гражданам об именах и историях реальных людей, стоящих за статистическими показателями смертности и травматизма, и побуждая их действовать ответственно для предотвращения таких происшествий и печальных инцидентов в будущем.

Я хотел бы подчеркнуть, что каждая жизнь бесценна, и даже одна смерть — это слишком много. С опорой на коллективные усилия мы продолжаем укреплять нашу приверженность этой борьбе. Мы готовы идти в авангарде усилий вместе с другими странами, содействуя достижению этой цели с учетом всех ее аспектов — политических, экономических, социальных и даже культурных — в интересах обеспечения безопасности дорожного движения. Мы вновь заявляем о своей поддержке этого проекта резолюции и дальнейшего осуществления глобальной программы повышения безопасности дорожного движения.

Г-н Дуки Эстрада Мейер (Бразилия) (*говорит по-английски*): Для меня большое удовольствие и честь находиться сегодня в этом зале для обсуждения вопроса о безопасности дорожного движения, который имеет большое значение для всех нас, особенно в контексте осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Прежде всего я хотел бы подчеркнуть важность принимаемой раз в два года резолюции Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, способствующей углублению понимания этого вопроса на глобальном уровне. В этой связи я хотел бы высоко оценить усилия российской делегации в качестве координатора процесса переговоров по проекту резолюции, который будет принят сегодня (A/72/L.48).

Согласно последнему докладу Всемирной организации здравоохранения о безопасности дорожного движения, ежегодно 1,3 миллиона человек погибают в результате дорожно-транспортных происшествий, из которых 90 процентов происходят в развивающихся странах. Для обращения вспять этой тенденции и сокращения смертности в резуль-

тате дорожно-транспортных происшествий во всем мире требуются более активные и скоординированные действия всех заинтересованных сторон. Провозглашение Организацией Объединенных Наций Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) предоставило нам надлежащую основу для международного сотрудничества и принятия мер. Я хотел бы отметить важную работу, проводимую Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, который совместно с государствами-членами и всеми соответствующими заинтересованными сторонами неизменно продвигает это дело во всем мире.

Бразилия является твердым сторонником повышения безопасности дорожного движения в контексте целей в области устойчивого развития (ЦУР). Поэтому мы с удовлетворением отмечаем, что этот вопрос рассматривается как в ЦУР 3 о здоровье, так и в ЦУР 11 о городах в контексте устойчивого развития транспорта. Повышение уровня осведомленности, укрепление политической воли и увеличение объема инвестиций будут иметь исключительное значение для достижения нами задачи 3.6, предусматривающей сокращение в два раза числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Я хотел бы также подчеркнуть важность задачи 11.2, в которой особое внимание уделяется нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц, которые, как правило, в несопоставимо большей степени страдают от дорожно-транспортных происшествий, приводящих к травматизму и гибели.

В прошлом году государства-члены согласовали 12 добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Мы призываем все страны взаимодействовать со Всемирной организацией здравоохранения в деле достижения задач и в разработке показателей для оценки прогресса и успехов в интересах сохранения динамики и принятия мер в контексте осуществления национальных усилий по обеспечению безопасности дорожного движения.

За эти годы Бразилия разработала всеобъемлющее законодательство для решения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения, включая федеральный закон о нулевой терпимости к управлению транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, что позволило сократить число происшествий, обусловленных чрезмерным потреблением алкоголя. Национальный конгресс нашей страны активно занимался этой проблемой, привлекая к ее обсуждению местные органы власти и гражданское общество. В этой связи я хотел бы объявить о том, что в январе бразильский конгресс принял закон о разработке национального плана по сокращению числа увечий и смертей в результате дорожно-транспортных происшествий. Основная цель национального плана действий заключается в том, чтобы в течение 10 лет вдвое сократить число смертей на дорогах.

Действуя в духе партнерства и сотрудничества между правительствами, международными организациями, неправительственными организациями, научными кругами и частным сектором, мы должны активизировать национальные усилия и взаимодействие на международном уровне в целях повышения безопасности дорожного движения. В этой связи я хотел бы высказать нашу признательность Всемирной организации здравоохранения и ее партнерам за проведение на этой неделе двадцать пятого совещания «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». В качестве страны, где в 2015 году прошла вторая Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения, Бразилия приветствует предложение правительства Швеции провести в своей стране следующее совещание в 2020 году. Также я хотел бы с удовлетворением отметить инициативу Генерального секретаря и системы Организации Объединенных Наций по разработке стратегии безопасности дорожного движения для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий с участием сотрудников Организации Объединенных Наций и гражданских лиц в стране пребывания, в том числе ведущих к их гибели или увечью.

И наконец, я хотел бы отметить, что Бразилия поддерживает идею провозглашения в 2020 году нового десятилетия действий, а также проведения в предстоящие годы заседания Генеральной Ассамблеи высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения.

Позвольте мне добавить несколько слов от себя лично к своему заявлению. Я знаю, насколько важен этот вопрос, поскольку я потерял брата из-за того, что тот не был пристегнут ремнем безопасности, когда попал в дорожно-транспортное происшествие. Поэтому я решительно выступаю в поддержку такой инициативы.

Г-жа Сегналова (Чешская Республика) (*говорит по-английски*): От имени Чешской Республики я хотела бы присоединиться к заявлению, с которым сегодня утром выступил наблюдатель от Европейского союза (ЕС).

Безопасность дорожного движения является серьезной социальной проблемой во всем мире, требующей обстоятельного подхода. В Европе количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом сократилось с 31 500 случаев в 2010 году до 25 300 случаев в прошлом году, чего удалось достичь, в том числе, путем принятия соответствующих законодательных мер на европейском уровне.

Тем не менее в результате дорожно-транспортных происшествий по-прежнему погибают слишком много людей. Одной из законодательных мер, которые могут уберечь от гибели на европейских дорогах около 2500 человек ежегодно, является внедрение общественной системы аварийного вызова, так называемой системы «eCall». В случае серьезного дорожно-транспортного происшествия эта система автоматически набирает европейский номер вызова экстренной помощи 112 и вызывает службу спасения. Благодаря этому время прибытия аварийно-спасательных служб существенно сократится: в сельской местности — практически вдвое, а в городах — на сорок процентов.

В этой связи я хотела бы отметить, что, являясь членом Европейского парламента от Чехии, я участвовала в разработке этого законопроекта в Европейском парламенте в качестве основного докладчика. В 2015 году этот акт был принят Европейским парламентом совместно с государствами — членами ЕС и, наконец, вступил в силу в начале этого месяца. Теперь эта система будет входить в комплектацию всех новых моделей легковых и легких грузовых автомобилей, отвечающих требованиям для эксплуатации на территории ЕС.

Важным компонентом системы «eCall» является навигационная система «Галилео» Европейского агентства по глобальным навигационным спутниковым системам, которое расположено в Праге, Чешская Республика. Чешская Республика также принимала активное участие в разработке и тестировании «eCall» и была одним из главных сторонников ее внедрения. Несмотря на то, что внедрение системы «eCall» стало важным достижением, мы должны продолжать работу в различных областях, с тем чтобы сократить не только число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, но и число получивших ранения и увечья в результате дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, Европейская комиссия намерена опубликовать еще один законодательный акт, направленный на повышение уровня безопасности пешеходов, транспортных средств и дорожной инфраструктуры. По всей вероятности, это произойдет уже в ближайшие несколько недель.

Несмотря на все эти законодательные меры и повышение уровня безопасности дорожного движения, слишком много людей ежедневно погибают или получают увечья в дорожно-транспортных происшествиях во всем мире. Нельзя останавливаться на достигнутом. Именно поэтому мы считаем крайне важным установить на следующее десятилетие стратегические цели, сходные тем, к которым мы шли эти десять лет, а именно — к 2030 году сократить число увечий и смертей в результате дорожно-транспортных происшествий вдвое по сравнению с уровнем 2020 года. Призыв к установлению такой цели уже прозвучал в рамках глобальной акции под названием «Манифест #4RoadSafety» («Манифест #4безопасность дорожного движения»), с которой выступила Глобальная сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения, и для меня лично большая честь выступать здесь в качестве участника этой сети. «Манифест #4RoadSafety» призывает членов парламентов всего мира принять меры для существенного сокращения числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий — и я бы хотела рассказать о нем всем присутствующим и призвать их принять предлагаемые в нем меры.

Мы также полностью поддерживаем предложение о создании Целевого фонда Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения. Считаем, что это может способство-

вать достижению стратегической цели сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и помочь с финансированием важных проектов, которые будут содействовать повышению уровня безопасности дорожного движения во всем мире.

Мы хотели бы настоятельно призвать всех умножить свои усилия, чтобы добиться сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Наши действия должны носить более интенсивный и целенаправленный характер, в том числе в вопросах эффективного применения существующих норм, направленных на борьбу с наиболее опасным поведением на дороге. Наши дороги действительно могут стать безопаснее.

Г-н Поудел Чхетри (Непал) (*говорит по-английски*): Мы с тревогой отмечаем, что дорожно-транспортные происшествия являются причиной смерти более 1,3 миллиона человек ежегодно и занимают десятое место среди основных причин смерти по всему миру, особенно среди молодежи. Эти цифры говорят сами за себя, требуя от нас принять срочные меры для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий. По этой причине мы должны работать сообща, с тем чтобы сократить число дорожно-транспортных происшествий с помощью различных инициатив, обеспечивающих безопасность дорожного движения, и тем самым добиться прогресса в деле достижения цели 3 в области устойчивого развития — сокращения вдвое числа дорожно-транспортных происшествий к 2020 году.

Непал придает огромное значение каждой из глобальных инициатив в области безопасности дорожного движения. Мы благодарим Российскую Федерацию за ведущую роль в разработке проекта резолюции A/72/L.48, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и усилия в поддержку принятия сегодня этого проекта резолюции. Я хотел бы также воспользоваться представившейся возможностью и поблагодарить первого заместителя Генерального секретаря за представление доклада Генерального секретаря (см. A/72/359) по этому пункту повестки дня, а также выразить признательность Всемирной организации здравоохранения, которая внесла свой вклад в процесс подготовки доклада, включив в него всю совокупность соответствующих сведений по этому вопросу.

Все мы стремимся сделать наши дороги безопасными. Безопасность дорожного движения зависит от множества факторов. Поэтому в одном мы должны четко отдавать себе отчет: необходимо эффективно реализовать повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в интересах всестороннего развития. Мы должны также претворить в жизнь цели программы «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)», в том числе путем выполнения всех рекомендаций всемирных министерских конференций по безопасности дорожного движения, включая состоявшуюся в прошлом году в Бразилии, а также полного осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий и Новой программы развития городов Хабитат III, которая была принята в Кито.

Важно также заострить внимание на том, что рекомендации, содержащиеся в Докладе 2015 года о состоянии безопасности дорожного движения в мире, должны поддержать наши коллективные действия, направленные на достижение совокупности целей и задач, связанных с безопасностью дорожного движения. Это требует от всех заинтересованных сторон более тесного сотрудничества и партнерских отношений. Наши действия должны также опираться на общие обязательства, согласованные в резолюциях, принятых нами в Генеральной Ассамблее.

Непал — горная страна, более 85 процентов территории которой занимают горы или возвышенности. Строительство и техническое обслуживание дорог в условиях столь сложного рельефа местности — крайне непростая задача. Это делает наше передвижение не только опасным, но и затруднительным и дорогостоящим. Эти проблемы усугубляются высокой опасностью стихийных бедствий в нашей стране. В результате в Непале часто происходят дорожно-транспортные происшествия и растут показатели смертности. Всего за один год — с июля 2016 года по июнь 2017 года — произошло 5530 дорожно-транспортных происшествий, из них 201 носили серьезный характер. Двадцать лет назад общее число таких происшествий составляло лишь 2390. В эти статистические данные не включены граждане Непала, погибшие в дорожно-транспортных происшествиях за рубежом.

Действия правительства сосредоточены на сведении к минимуму или устранении всех ключевых факторов риска происшествий, включая решение проблемы превышения скорости с помощью различных законодательных положений, улучшение дорожно-транспортных условий, повышение сознательности водителей в плане употребления алкоголя и других веществ, обеспечение соблюдения всех норм безопасности и принятие других мер, по мере необходимости. Кроме того, мы ведем постоянную работу по повышению уровня осведомленности о безопасности дорожного движения с помощью учебных, ознакомительных и профессиональных программ.

В заключение я хотел бы подчеркнуть, что проблемы сохраняются. Для их преодоления нам необходимы коллективные усилия. В этой связи Непал уделяет особое внимание эффективному устранению основных пробелов и проблем, отмеченных в докладе Генерального секретаря, включая в частности более широкий учет данных при принятии решений, необходимость усиления акцента на достижении целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, мобилизацию дополнительных средств, ресурсов и партнерств, использование целостного подхода к вопросам безопасности дорожного движения, а также активизацию действий во всех областях безопасности дорожного движения.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения Непал готов участвовать в коллективных усилиях для достижения желаемых результатов. В этой связи мы рассчитываем на дальнейшее расширение сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами, занимающимися проблемой безопасности дорожного движения.

Г-жа Хирон (Испания) (*говорит по-испански*): От имени Испании я хотела бы выразить признательность за возможность выступить в этот исторический момент, когда мы принимаем новый проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/72/L.48) в контексте целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, содержащей конкретную задачу 3.6, заключающуюся в том, чтобы к 2020 году вдвое сократить число смертей и травм в результате дорожно-тран-

спортных происшествий. Проект резолюции также предусматривает расширение к 2030 году доступа к транспортным системам, которые должны стать более безопасными, открытыми для всех и устойчивыми, что будет способствовать повышению уровня экономического развития государств и социального благополучия населения.

В связи с провозглашением в 2010 году Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (резолюция 64/255) было бы целесообразно задуматься об извлеченных уроках, которые помогут нам продолжать добиваться прогресса в деле повышения безопасности дорожного движения. Позвольте мне кратко рассказать о ситуации в области безопасности дорожного движения в Испании, значительные успехи которой непосредственно связаны с нашим активным взаимодействием и сотрудничеством с Организацией Объединенных Наций и Всемирной организацией здравоохранения в частности, а также с другими международными, многосторонними и региональными организациями и учреждениями, которые работают на благо повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

Население Испании составляет 46 миллионов человек, а число прибывающих туристов в 2017 году превысило 82 миллиона человек; у нас также зарегистрировано 28 миллионов водителей и 33 миллиона транспортных средств. В 1960 году количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий составляло 1300 человек и был зарегистрирован 1 миллион транспортных средств. Самый высокий показатель гибели людей на дорогах в Испании был зарегистрирован в 1989 году, когда в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 5940 человек. В период с 2004 по 2014 год коэффициент смертности на дорогах в общей сложности сократился на 62,5 процента. В 2016 году благодаря развитию более качественных транспортных систем для местных водителей и туристов и экспоненциальному росту мобильности, этот показатель сократился до 1810 погибших и 9755 раненых и нуждающихся в госпитализации. Тем не менее работа по недопущению замедления темпов снижения этого показателя и предотвращению его увеличения продолжается. В настоящее время Испания занимается внесением поправок в законодательство о безопасности дорожного движения, пересмотром национальной стратегии, а также раз-

работкой нового государственного стратегического плана для велосипедистов и внедрением платформ для подключенных транспортных средств.

Сегодня, по случаю такого важного события в контексте безопасности дорожного движения во всем мире, как принятие данного проекта резолюции, мы хотели бы поделиться опытом, накопленным Испанией в вопросах, касающихся повышения безопасности дорожного движения.

Во-первых, хотели бы отметить, что эта задача является выполнимой, а предлагаемые результаты могут быть достигнуты. Наиболее эффективное средство — это координация совместных действий как можно более широкого охвата на национальном и, что особенно важно, международном уровнях. Политическая приверженность включению аспектов, касающихся повышения осведомленности в вопросах безопасности дорожного движения, в политические программы имеет основополагающее значение.

В стране в обязательном порядке должен существовать профильный национальный орган, отвечающий за осуществление государственной политики в области безопасности дорожного движения и соответствующих стратегий. В случае Испании Генеральный директорат по транспорту в рамках своей работы уделяет значительное внимание обеспечению эффективности усилий на этом направлении с опорой на сотрудничество и институциональную поддержку других государственных, региональных и муниципальных органов.

Граждане должны принимать непосредственное участие в деятельности по повышению безопасности дорожного движения в своих странах. Для этого должен также существовать консультативный орган, открытый для участия всех граждан, в частности пострадавших и их семей. Кроме того, необходимо собирать надежные данные о дорожно-транспортных системах для принятия решений, регулярно обновлять правила безопасности дорожного движения и сосредотачивать усилия на уязвимых участниках дорожного движения. Следует также обеспечивать профессиональную подготовку и проводить учебные занятия по вопросам безопасности на дорогах во всех государственных органах и для всех должностных лиц, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, а также изучать правовые аспекты технологий, способствующих сокращению числа дорожно-транспорт-

ных происшествий, путем поощрения проведения исследований и достижения договоренностей и соглашений между правительствами и государственными и частными субъектами, сотрудничающими в деле реализации мер по повышению безопасности дорожного движения.

В заключение мы хотели бы отметить исключительно важное значение обмена опытом и передовой практикой между странами. Конечная цель этих усилий заключается в повышении безопасности дорожного движения. В качестве примера передовой практики мы хотели бы отметить, что на следующей неделе пройдет седьмая Генеральная ассамблея Иbero-американского центра мониторинга безопасности дорожного движения. Это пример региональной приверженности безопасности и дорожной мобильности. И эта важная резолюция, несомненно, будет весьма полезна.

Г-н Боладжи (Нигерия) (*говорит по-английски*): Я хотел бы поблагодарить Председателя Генеральной Ассамблеи за проведение восьмидесят второго пленарного заседания для рассмотрения проекта резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/72/L.48).

Нигерия приветствует предстоящее принятие проекта резолюции на основе консенсуса и отмечает приверженность постоянного представительства Российской Федерации и ведущую роль, которую оно сыграло в этом процессе. Мы приветствуем работу, которую проводят Всемирная организация здравоохранения, региональные комиссии Организации Объединенных Наций, структура «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», региональные экономические комиссии и национальные комиссии по вопросам безопасности дорожного движения в рамках создания, реализации и контроля за осуществлением различных аспектов Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы).

Наша делегация решительно приветствует и поддерживает учреждение Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который начнет свою работу сегодня. Мы хотели бы также поблагодарить Генерального секретаря за его доклад (см. A/72/369) по теме данного проекта резолюции.

По последним данным, в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно гибнет порядка 1000 350 человек и около 50 миллионов получают травмы, что делает такие происшествия одной из наиболее острых чрезвычайных ситуаций и одной из наиболее актуальных современных проблем в области развития. В результате дорожно-транспортных происшествий ежедневно гибнут 500 детей, и дорожно-транспортные происшествия по-прежнему остаются основной причиной смертности молодежи во всем мире. Если мы хотим выполнить задачу 3.6 целей в области устойчивого развития к 2020 году, мы должны сократить число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

В то время как обеспечение безопасности дорожного движения признается в качестве одной из ключевых целей в области устойчивого развития, недостаточное финансирование, плохое состояние сетей автомобильных дорог, отсутствие осведомленности, а также отсутствие служб оказания неотложной медицинской помощи остаются серьезными вызовами для выполнения нашего обязательства по сокращению вдвое числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. Нигерия активизировала усилия по решению этих проблем, обеспечив учет работы Национальной комиссии по безопасности дорожного движения в государственных стратегиях и сделав особый акцент на транспортной безопасности в сельской местности, с тем чтобы никто не был забыт. Кроме того, в октябре 2017 года Нигерия одобрила создание дорожного целевого фонда, который, как ожидается, позволит ускорить строительство значительного числа безопасных дорог и объектов дорожной инфраструктуры, особенно в сельских районах и в промышленных центрах, в которых отмечается низкое качество дорог. По оценкам, в 2018 году на строительство этих дорог было зарезервировано 37 млн. долл. США. На протяжении следующих десяти лет в фонд ежегодно будет поступать порядка 70 млн. долл. США в форме безвозмездного финансирования, что позволит спасти жизни 5 миллионов человек и предотвратить около 50 миллионов случаев причинения тяжелых увечий в странах с низким и средним уровнем дохода. Нигерия не только поддерживает целевой фонд, но и с нетерпением ожидает получения планируемой финансовой поддержки, которая необходима для того, чтобы акти-

визировать наши текущие усилия по достижению цели в области устойчивого развития, касающейся снижения уровня смертности вдвое.

Нигерия вновь приветствует учреждение целевого фонда и заявляет о своей поддержке фонда в качестве инструмента привлечения дополнительного финансирования, которое, как я полагаю, позволит улучшить обеспечение безопасности как в Нигерии, так и во всем мире.

Г-н Меро (Объединенная Республика Танзания) (*говорит по-английски*): Наша делегация с удовлетворением отмечает включение вопроса о безопасности дорожного движения в глобальную повестку дня Генеральной Ассамблеи, в частности включение задачи, касающейся повышения безопасности дорожного движения, в число задач в рамках достижения целей в области устойчивого развития. Мы благодарим Российскую Федерацию за содействие в разработке находящегося на нашем рассмотрении проекта резолюции (A/72/L.48).

Травматизм является одной из основных причин заболеваемости и смертности во всем мире. Значительная доля таких травм приходится на дорожно-транспортные происшествия. Танзания относится к числу стран с высокими показателями дорожно-транспортных происшествий. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются важной проблемой для сферы здравоохранения Танзании, преимущественно травмы среди взрослого мужского населения, получаемые главным образом в результате дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклов. В этой связи важно усилить профилактические меры по оказанию неотложной догоспитальной помощи.

Танзания осведомлена об основных факторах дорожно-транспортных происшествий, к которым относятся, в частности, превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии и неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Необходимо устранить эти факторы во всем мире путем совершенствования нормативных актов и обеспечения их осуществления. В то же время плохое качество некоторых дорог, а также транспортных средств в развивающихся странах может также приводить к усугублению этой проблемы.

Напоминая о том, что цели и задачи в области устойчивого развития носят комплексный и неделимый характер и обеспечивают сбалансированный учет всех трех компонентов устойчивого развития, мы подчеркиваем важность решения задач, связанных с безопасностью дорожного движения, в частности задачи 3.6, заключающейся в сокращении вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 году, а также задачи 11.2, в соответствии с которой необходимо обеспечить всеобщий доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам, а также повышение безопасности дорожного движения к 2030 году. Невозможно переоценить важное значение 12 одобренных целевых показателей для достижения целей в области устойчивого развития.

Мы должны разработать всеобъемлющий национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с конкретными сроками достижения целевых показателей к 2020 году; присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения к 2030 году; установить правила, касающиеся продолжительности управления транспортными средствами и периодов отдыха профессиональных водителей; и соблюдать международные нормы. Самое главное — законодатели должны поддерживать и продвигать вперед эти усилия. Необходимы совместные усилия всех заинтересованных сторон и населения в целом. В нашем регионе законодатели сформировали различные сети взаимодействия парламентариев в целях создания благоприятных стратегических условий и сокращения числа дорожно-транспортных происшествий. Сегодня мы рады сообщить, что видим свет в конце туннеля и количество дорожно-транспортных происшествий сокращается.

Помня о том, что дорожно-транспортные происшествия приводят к сокращению трудовых ресурсов, правительство предприняло ряд инициатив и мер в целях повышения эффективности регулирования безопасности дорожного движения в Танзании. Наши цели включают укрепление институциональных рамок и организацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения; повышение эффективности законодательства, стратегий и политики в области обеспечения безопасности дорожного движения; повышение полноты

данных о дорожно-транспортных происшествиях, совершенствование процесса сбора данных, а также расширение доступа к таким данным, в том числе более тщательное расследование аварий; совершенствование правил перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом; обеспечение финансирования из различных источников; содействие контролю и оценке; повышение эффективности исследований в области безопасности дорожного движения; проведение информационно-просветительских кампаний о правилах безопасности дорожного движения и преподавание основ безопасности дорожного движения в начальной школе. Наши усилия приносят результаты. В докладах о статистике дорожного движения в Танзании в 2017 году отмечается сокращение числа смертельных случаев на 6,1 процента, а числа пострадавших — на 5,1 процента (по сравнению с 2016 годом).

Решающее значение имеет оказание экстренной доврачебной помощи для обеспечения скорейшей доставки в медицинские учреждения пациентов с серьезными ранениями. Правительство считает предоставление такой помощи одним из своих приоритетов, хотя нехватка оборудования для оказания неотложной медицинской помощи ввиду нехватки финансирования по-прежнему осложняет ситуацию.

Наша делегация также признает и высоко ценит работу Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. Мы благодарим ВОЗ за регулярную подготовку «Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире», который она предоставляет нашим странам. Эти доклады в определенной степени открывают глаза нашим директивным органам и помогают нам повышать безопасность нашего дорожного движения. Мы отмечаем, что дорожно-транспортные происшествия находятся на десятом месте среди основных причин гибели людей и приводят к смерти более чем 1,3 миллиона человек в возрасте 15–29 лет и 20–50 миллионов случаев со смертельным исходом во всем мире. Это является основным источником для беспокойства.

В заключение я хотел бы отметить, что наша делегация полностью поддерживает проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/72/L.48) и что мы будем в числе его авторов.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово наблюдателю от Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

Г-жа Гукасян (*говорит по-английски*): Г-н **Председатель**, благодарю Вас за возможность выступить с этим кратким заявлением от имени Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК и КП) и ее 190 национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

МФОКК и КП является крупнейшей в мире гуманитарной сетью, мандат которой заключается в предотвращении и облегчении всех форм страданий людей. В этой связи она стала одной из первых международных организаций, призвавшей в своем Докладе о бедствиях в мире за 1998 год обратить внимание на невыразимые боль и страдания, обусловленные дорожно-транспортными происшествиями. С тех пор наши национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца прилагают неустанные усилия в целях ликвидации этой гуманитарной катастрофы с помощью оказания первой помощи и организации профессиональной подготовки, а также путем проведения работы с соответствующими властями в целях разработки на основе реальных данных эффективных законов и стратегий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В ходе этой работы они получают поддержку в рамках организованной нами программы — Глобального партнерства по обеспечению безопасности дорожного движения, — направленной на создание партнерств с правительством, частным сектором и организациями гражданского общества в целях повышения безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, которые нуждаются в этом особенно остро. На основе межотраслевого подхода к повышению уровня безопасности дорожного движения во всем мире Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения в настоящее время действует более чем в 40 странах, занимаясь, в частности, содействием принятию более строгих законов и стратегий в области обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствованием правоприменительного потенциала и поддержкой мер по повышению безопасности детей на дорогах.

Безопасность дорожного движения — это проблема, которую легко упустить из виду. Двадцать лет назад в нашем докладе о бедствиях в мире «*World Disasters Report*» эта проблема была названа «невидимым гуманитарным кризисом», поскольку, несмотря на то, что эта проблема затрагивает практически всех присутствующих в этом зале, немногие люди осознают ее реальный масштаб или тот факт, что она занимает десятое место в мире среди основных причин гибели людей — ежегодно на дорогах всего мира погибает 1,34 миллиона человек. В этой связи принятие восемь лет назад резолюции 64/255, провозглашающей 2011–2020 годы Десятилетием действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения, и последующее создание программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» — это смелые и решительные действия со стороны Ассамблеи.

Тем не менее мы приближаемся к концу Десятилетия и должны задать себе некоторые непростые вопросы относительно того, какова ситуация сегодня и сделали ли мы достаточно для сокращения катастрофического воздействия дорожно-транспортных происшествий на жизнь отдельных лиц, семей, общин и стран. Хотя с начала Десятилетия действительно удалось стабилизировать уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий с поправкой на рост численности населения, верно также и то, что в абсолютном выражении соответствующий показатель продолжает расти — с 1,28 миллиона в 2010 году до 1,34 миллиона в 2015 году, согласно глобальным оценочным данным в области здравоохранения Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

Однако за общими показателями скрывается еще один фактор: те, о ком забывают. Как признается в проекте резолюции этого года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/72/L.48), проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий по-прежнему относится к разряду вопросов социальной справедливости, поскольку ее бремя неравномерно распределяется среди разных возрастных групп, мужчин и женщин, а также среди наиболее уязвимых слоев населения. В этой связи мы хотели бы привлечь внимание Ассамблеи к тому факту, что дорожно-транспортные происшествия по-

прежнему являются основной причиной гибели лиц в возрасте 15–29 лет и, таким образом, могут считаться болезнью молодежи. Среди молодежи для мальчиков уровень риска в два раза выше, нежели для девочек, причем для детей, живущих в тяжелых материальных условиях, уровень риска также значительно выше. Сопутствующее бремя, которое ложится на общины, означает, что достаточный прогресс все еще не был достигнут.

Столько еще предстоит сделать. В этой связи мы приветствуем решение государств-членов провести в 2020 году в Швеции третью всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения, с тем чтобы вновь собрать вместе лидеров для продолжения на самом высоком уровне работы по содействию обеспечению безопасности дорожного движения в интересах всех граждан. Действительно, политическая воля по-прежнему крайне важна и необходима, и мы должны быть очень осторожны и не допускать рассеивания нашего внимания.

Тем не менее для принятия значимых мер обязательно дождаться завершения Десятилетия. Правительства могут и должны незамедлительно предпринять некоторые шаги в целях повышения безопасности дорожного движения. Мы призываем государства-члены провести целый ряд основанных на реальных данных мероприятий, указанных в пакете технической документации ВОЗ под названием «Спасти ЖИЗНЬ», и включить их в свои национальные стратегии по обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, мы рекомендуем обеспечивать эффективное применение строгого комплексного законодательства и настоятельно призываем все правительства активно работать над укреплением законодательства и обеспечением устойчивого финансирования активной деятельности по правоприменению. Такая деятельность способна обеспечить непосредственную и практически достижимую выгоду при условии надлежащей расстановки приоритетов и выделения соответствующих ресурсов.

Со своей стороны, МФОКК и КП вместе со своими национальными обществами Красного Креста и Красного Полумесяца и Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения будут и впредь сотрудничать со всеми государствами-членами и соответствующими организациями

для достижения целей этого проекта резолюции, и мы рассчитываем внести значимый вклад в министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, которая пройдет в 2020 году в Швеции.

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

Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/72/L.48, озаглавленному «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». Я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-н Накао (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы объявить, что после представления проекта резолюции A/72/L.48 к числу его авторов, помимо тех стран, которые перечислены в проекте резолюции, также присоединились следующие страны: Андорра, Ангола, Аргентина, Австралия, Австрия, Бангладеш, Бельгия, Бразилия, Болгария, Буркина-Фасо, Кабо-Верде, Канада, Чад, Хорватия, Кипр, Чехия, Дания, Эквадор, Египет, Эритрея, Эстония, Финляндия, Греция, Венгрия, Исландия, Ирландия, Япония, Казахстан, Ливан, Либерия, Ливия, Люксембург, Малави, Мальта, Монако, Монголия, Черногория, Марокко, Мьянма, Палау, Филиппины, Катар, Республика Молдова, Румыния, Сан-Марино, Сенегал, Сербия, Сингапур, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Судан, Сирийская Арабская Республика, бывшая югославская Республика Македония, Турция, Уганда, Объединенная Республика Танзания, Узбекистан и Вьетнам.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/72/L.48?

Проект резолюции A/72/L.48 принимается (резолюция 72/271).

Председатель (*говорит по-английски*): Прежде чем предоставить слово желающим выступить с заявлениями с разъяснением позиций, позвольте напомнить делегациям о том, что выступления с разъяснением позиций ограничиваются десятью минутами и осуществляются делегациями с места.

Сейчас я предоставляю слово представителю Соединенных Штатов Америки.

Г-н Бэгвелл (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Соединенные Штаты присоединились к другим государствам-членам в принятии сегодняшней резолюции 72/271 о безопасности дорожного движения во всем мире. Вместе с тем Соединенные Штаты считают необходимым дистанцироваться от согласия, достигнутого по пунктам 5, 6, 9, 17, 21, 22 и 24. Кроме того, мы решительно утверждаем, что, несмотря на, возможно, благие намерения резолюции 72/271, мы по-прежнему ставим под сомнение необходимость в ней с учетом абсолютно разной специфики местных и национальных проблем, связанных с безопасностью дорожного движения.

Мы хотели бы воспользоваться этой возможностью, как мы это делали и в других случаях, чтобы дать важные пояснения в отношении некоторых формулировок, касающихся Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Мы подчеркиваем, что Повестка дня на период до 2030 года не имеет обязательной силы, не создает и не затрагивает права или обязанности в соответствии с международным правом и не создает каких-либо новых финансовых обязательств.

Соединенные Штаты признают Повестку дня на период до 2030 года в качестве глобальной рамочной основы для устойчивого развития, которая может помочь странам в работе по достижению глобального мира и процветания. Мы высоко оцениваем содержащуюся в Повестке дня на период до 2030 года призыв к совместной ответственности, в том числе национальной ответственности, и подчеркиваем, что все страны должны сыграть свою роль в реализации предусмотренной в ней концепции. В Повестке дня на период до 2030 года признается, что каждая страна должна принимать меры по осуществлению этого документа в соответствии со своими собственными национальными стратегиями и приоритетами. Соединенные Штаты исходят из того, что в пункте 18 Повестки дня на период до 2030 года содержится обращенный к странам призыв осуществлять Повестку дня таким образом, чтобы это соответствовало правам и обязанностям государств по международному праву.

Мы отмечаем также, что в пункте 58 Повестки дня на период до 2030 года содержится наше общее признание того факта, что в ходе ее осуществления

необходимо проявлять уважение и объективность по отношению к независимым мандатам других механизмов и учреждений, включая переговоры. Это отнюдь не предопределяет исход дальнейших событий и не служит прецедентом для принятия решений и мер в других форумах. Например, Повестка дня не предполагает принятие обязательства обеспечить новые рынки для сбыта товаров или услуг, а также не подразумевает толкования или изменения каких-либо соглашений или решений Всемирной торговой организации, в том числе Соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.

Что касается пункта 20 преамбулы, то Соединенные Штаты выражают озабоченность по поводу включения фразы «технические стандарты» в такого рода документ. Стандарты и технические регламенты имеют конкретное значение в контексте Всемирной торговой организации, и в рамках ВТО с этими терминами связаны обязательства. Соединенные Штаты считают, что использование в тексте термина «технические стандарты» без каких-либо дополнительных разъяснений может привести к путанице в отношении того, какие стандарты имеются в виду и согласуются ли такие стандарты с определениями и обязательствами, которые приняли члены в рамках ВТО.

Кроме того, что касается пункта 3, то мы хотели бы отметить обеспокоенность в связи с формулировками, касающимися консенсусного одобрения и рекомендаций на счет принятия и использования показателей. Мы не хотели бы, чтобы эти формулировки подразумевали, что показатели и задачи Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) были одобрены всеми государствами — членами ВОЗ или что мы призываем к принятию показателей и задач. В этом году на совещании по обсуждению показателей не удалось достичь окончательного консенсуса, и не было принято четких планов продолжать дискуссию в формате открытого форума.

Соединенные Штаты дистанцируются от согласия, достигнутого по пунктам 5 и 6. Соединенные Штаты возражают против конкретного упоминания и высокой оценки соглашений, которые во многих случаях были приняты на основании решений региональных структур Организации Объединенных Наций, в которых порой лишь небольшое число государств — членов Организации Объединенных

Наций являлись договаривающимися сторонами и которые в ряде случаев были использованы договаривающимися сторонами для достижения целей торговой политики, которые не всегда согласуются с обязательствами в рамках ВТО. В частности, Соединенные Штаты имеют серьезные опасения по поводу формулировки о том, что членам рекомендуется присоединиться к этим соглашениям.

Соединенные Штаты дистанцируются от соглашения, достигнутого по пунктам 9, 17, 21, 22 и 24. Соединенные Штаты возражают против конкретной ссылки на стандарты Организации Объединенных Наций, поскольку она создает видимость того, что существует некий предпочтительный, утвержденный Организацией Объединенных Наций вид стандарта, тогда как на самом деле эти стандарты разрабатываются региональным органом, причем таким образом, что это не соответствует принятому в ВТО определению международных стандартов. Особое упоминание конкретного типа стандарта также не является необходимым для целей этих пунктов и даже, по сути дела, самой резолюции, которая пропагандирует безопасность дорожного движения. Для задач и целей этого заявления должно быть достаточно нейтральной формулировки, поощряющей принятие правил безопасности для всех новых транспортных средств.

Наконец, Соединенные Штаты утверждают, что национальные правительства имеют наилучшие возможности для поддержания баланса между безопасностью и другими факторами, которые определяют принятие ими стандартов и правил, и мы не поддерживаем никакие ссылки или попытки создать стандарт Организации Объединенных Наций.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы выслушали единственного оратора, пожелавшего выступить с разъяснением позиции.

Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет завершить рассмотрение пункта 12 повестки дня?

Решение принимается.

Пункт 7 повестки дня (*продолжение*)

Организация работы, утверждение повестки дня и распределение пунктов

Председатель (*говорит по-английски*): Чтобы Ассамблея могла принять решение по проекту резолюции A/72/L.43, необходимо будет возобновить рассмотрение одного из пунктов.

Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет возобновить рассмотрение пункта 11 повестки дня?

Решение принимается.

Пункт 11 повестки дня (*продолжение*)

Спорт на благо мира и развития: утверждение мира и построение более счастливой жизни на планете посредством спорта и воплощения олимпийских идеалов

Проект резолюции (A/72/L.43)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Туркменистана для представления проекта резолюции A/72/L.43.

Г-жа Атаева (Туркменистан) (*говорит по-английски*): Позвольте мне от имени делегации Туркменистана поблагодарить все делегации за конструктивные и плодотворные переговоры, в результате которых был подготовлен важный проект резолюции A/72/L.43 о Всемирном дне велосипеда.

Глобальные цели, предусмотренные в целях в области устойчивого развития, направлены на реализацию прав человека всех людей. Велодвижение уже способствует достижению этих целей во всем мире, что является хорошим основанием для того, чтобы вкладывать в него больше средств. Обеспечение более устойчивых транспортных перевозок имеет решающее значение для человечества и планеты.

Велосипед играет важную роль в обеспечении индивидуальной мобильности во всем мире. Учитывая удобство, пользу для здоровья и ценовую доступность велосипедов, они могут обеспечивать гораздо большую долю городских пассажирских перевозок, помогая сократить потребление энергии и выбросы углекислого газа во всем мире. По оценкам, ежедневно велосипед используют 1 миллиард человек в качестве средства передвижения, для отдыха и занятий спортом.

Как всем нам известно, велосипед является одним из видов транспорта, который служит человечеству вот уже на протяжении двух веков, а так-

же используется в спорте. В этой связи я хотела бы отметить, что транспорт и спорт — это одно из ключевых направлений политики Туркменистана. Отмечая важность спорта как значимого фактора достижения устойчивого развития, наша страна вновь заявляет о своей решительной приверженности укреплению международного спортивного сотрудничества, направленного на реализацию принципов развития и мира, расширение прав и возможностей людей и решение проблем в области здравоохранения, образования, социальной интеграции и других вопросов.

В связи с этим Туркменистан, будучи членом Группы друзей спорта на благо развития и мира, а также одной из первых стран, начавших принимать меры для продвижения вперед вопросов транспорта, решил объединить в данном проекте резолюции темы транспорта и спорта, символом которых является велосипед.

Одним из недавних примеров поощрения велосипедного движения в Туркменистане стало мероприятие для велосипедистов, прошедшее 7 апреля в Ашхабаде. В этот день Туркменистан вместе со всем международным сообществом широко отметил Всемирный день здоровья. На эту дату была назначена массовая велогонка, а также запланированы многочисленные другие спортивные мероприятия с участием жителей всей страны, объединившие тысячи людей вокруг идеи здорового образа жизни.

Главная цель провозглашения Всемирного дня велосипеда — ежегодно праздновать изобретение велосипеда, который человечество использует уже два столетия. Одна из вторичных целей заключается в объединении усилий энтузиастов велосипедного движения во всем мире, для того чтобы представить роль велосипедного движения в качестве способа решения общемировых проблем в таких областях, как транспорт, загрязнение окружающей среды, изменение климата, нищета, здоровье и образование, для достижения общей цели и при руководящей роли Организации Объединенных Наций. Провозглашение одобренного Организацией Объединенных Наций Всемирного дня велосипеда поможет объединить различные гражданские инициативы и инициативы, осуществляемые под руководством гражданского общества, в рамках глобального движения.

Организация Объединенных Наций отмечает многие заслуживающие внимания международные дни, и все они подчеркивают значимые усилия и достижения. Велосипед как надежный инструмент человечества также заслуживает собственного международного дня.

Мы выражаем нашу признательность тем делегациям, которые выступили соавторами проекта резолюции, и рассчитываем на консенсусное принятие проекта резолюции, находящегося на нашем рассмотрении.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея приступает к принятию решения по проекту резолюции A/72/L.43, озаглавленному «Всемирный день велосипеда». Позвольте сообщить делегатам, что больше нельзя присоединиться к числу авторов данного проекта резолюции через электронный портал «e-sponsorship».

Я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-н Накано (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы объявить, что со времени представления проекта резолюции A/72/L.43 и в дополнение к перечисленным в нем делегациям следующие страны также присоединились к числу его авторов: Афганистан, Ангола, Аргентина, Австралия, Азербайджан, Бахрейн, Бангладеш, Бутан, Буркина-Фасо, Канада, Чад, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Египет, Эстония, Гондурас, Исландия, Индия, Индонезия, Исламская Республика Иран, Ирландия, Иордания, Казахстан, Кыргызстан, Ливан, Либерия, Ливия, Лихтенштейн, Мальдивские Острова, Монако, Марокко, Мьянма, Нидерланды, Пакистан, Палау, Перу, Катар, Республика Молдова, Румыния, Сербия, Сингапур, Шри-Ланка, Судан, Таиланд, бывшая югославская Республика Македония, Тунис, Узбекистан и Боливарианская Республика Венесуэла.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/72/L.43?

Проект резолюции A/72/L.43 принимается (резолюция 72/272).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет завершить рассмотрение пункта 11 повестки дня?

Решение принимается.

Пункт 14 повестки дня (*продолжение*)

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

Проект решения (A/72/L.47)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту решения A/72/L.47, озаглавленному «Тема и подтемы второй Конференции Организации Объединенных Наций на высоком уровне по сотрудничеству Юг — Юг».

Могу ли я считать, что Ассамблея постановляет принять проект решения A/72/L.47?

Проект решения A/72/L.47 принимается (решение 72/554).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Прежде чем предоставить слово желающим выступить с разъяснением мотивов голосования, я напоминаю делегациям о том, что выступления с разъяснением мотивов голосования ограничиваются 10 минутами и осуществляются делегациями с места.

Г-н эль-Ашмауи (Египет) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать от имени Группы 77 и Китая.

Г-н Председатель, позвольте прежде всего от имени нашей Группы выразить Вам признательность за проведение сегодняшнего заседания и поздравить всех с принятием решения в отношении темы и подтем второй Конференции Организации Объединенных Наций на высоком уровне по сотрудничеству Юг-Юг, которая пройдет в Аргентине с 20 по 22 марта 2019 года.

В этой связи мы приветствуем всеохватную тему «Роль сотрудничества Юг — Юг в осуществлении Повестки дня на период до 2030 года в об-

ласти устойчивого развития: проблемы и возможности», сформулированную по рекомендации Генерального секретаря. Сотрудничество Юг-Юг представляет собой проявление солидарности между народами и странами Юга, которая содействует их национальному благосостоянию, национальной и коллективной самообеспеченности и достижению согласованных на международном уровне целей в области развития.

Кроме того, как об этом говорится в Найробийском итоговом документе, принятом на Конференции Организации Объединенных Наций высокого уровня по сотрудничеству Юг—Юг, направления сотрудничества Юг-Юг и его повестка дня должны определяться странами Юга и должны по-прежнему основываться на принципах уважения национального суверенитета, национальной ответственности и независимости, равноправия, отказа от выдвижения предварительных условий, невмешательства во внутренние дела и взаимной выгоды. Сотрудничество Юг-Юг открывает возможности для укрепления международного сотрудничества в интересах достижения целей в области устойчивого развития. Тем не менее я хотел бы еще раз ясно заявить о том, что сотрудничество Юг—Юг не заменяет, а дополняет сотрудничество Север—Юг.

Группа 77 и Китая хотела бы также воспользоваться этой возможностью, чтобы в свете положений резолюции 72/237 вновь обратиться с просьбой о том, чтобы Объединенная инспекционная группа представила к концу семьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи доклад о ходе осуществления ее рекомендаций, адресованных системе развития Организации Объединенных Наций и касающихся осуществления мер по дальнейшему укреплению Управления Организации Объединенных Наций по сотрудничеству Юг—Юг.

В заключение я хотел бы выразить нашу признательность постоянному представителю Уганды за его умелое руководство на посту Председателя Комитета высокого уровня по сотрудничеству Юг-Юг, а также поблагодарить других членов Бюро. Я также хотел бы отметить неизменную приверженность Аргентины укреплению сотрудничества по линии Юг-Юг. Сорок лет назад Аргентина принимала у себя участников первой Конференции Организации Объединенных Наций по техническому сотрудничеству между развивающимися странами.

В следующем году в Аргентине пройдет вторая Конференция высокого уровня Организации Объединенных Наций по сотрудничеству Юг—Юг. Мы возлагаем большие надежды на то, что предстоящая Конференция внесет свой вклад в развитие сотрудничества по линии Юг-Юг на основе Буэнос-Айресского плана действий и Найробийского итогового документа первой Конференции высокого уровня по сотрудничеству Юг-Юг.

Г-н Бэгвелл (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Соединенные Штаты Америки твердо поддерживают сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество. Хотя мы присоединились к консенсусу по теме и подтемам Конференции высокого уровня по сотрудничеству Юг-Юг, которая должна состояться в 2019 году в Буэнос-Айресе, пользуясь этой возможностью, мы вновь обращаемся с призывом к обеспечению транспарентности при проведении консультаций в будущем. Мы рассчитываем на открытое и транспарентное обсуждение проекта итогового документа вместо одновременного рассмотрения проекта резолюции Второго комитета. В этой связи мы заинтересованы в получении подробного графика всех переговоров и консультаций до начала Конференции, который, как мы понимаем, по-прежнему находится в стадии подготовки.

Наконец, хотя мы принимаем к сведению справочный документ Генерального секретаря, мы решительно выступаем против использования многосторонних площадок для повышения значимости двусторонних инициатив или программ, направленных на поощрение экономических и политических стратегий или программ отдельных стран. Одно дело, когда государство делает все возможное для того, чтобы его национальные программы или политика не вступали в противоречие с многосторонними документами. И совсем другое дело, когда государство пытается использовать площадку Организации Объединенных Наций для пропаганды идей своего нынешнего политического лидера и придания видимой законности меркантилистским экономическим инициативам. Целью сотрудничества Юг-Юг должно быть подлинное партнерство, которое ведет к устойчивому развитию, а не к асимметричному экспорту избыточного потенциала одной страны в другую в эксплуататорском, неокOLONIALным духе.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора, выступившего с разъяснением позиции.

Сейчас мы слушаем заявления после принятия решения 72/554.

Я предоставляю слово наблюдателю от Европейского союза.

Г-жа Пэйп (Европейский союз) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступить от имени Европейского союза и его государств-членов.

Мы приветствуем справочный документ Генерального секретаря о процессе подготовки к проведению второй Конференции высокого уровня по сотрудничеству Юг-Юг, которая состоится в Буэнос-Айресе в марте 2019 года, а также решение 72/554, принятое сегодня. Мы с нетерпением ожидаем запуска своевременного, открытого, инклюзивного и транспарентного процесса переговоров по проекту итогового документа Конференции высокого уровня, которая должна начаться не позднее ноября. В этой связи мы также предлагаем заменить ежегодный проект резолюции Второго комитета в области сотрудничества Юг-Юг в 2018 году проектом решения, содержащего ссылку на проект итогового документа Конференции и подготовительные мероприятия.

Председатель (*говорит по-английски*): На этом Ассамблея завершает нынешний этап рассмотрения пункта 14 повестки дня.

Пункт 7 повестки дня (продолжение)

Организация работы, утверждение повестки дня и распределение пунктов

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Напоминаю делегатам о том, что на своем 72-м пленарном заседании, состоявшемся 15 сентября 2017 года, Генеральная Ассамблея постановила передать пункт 19 повестки дня на рассмотрение Второго комитета. Для того чтобы Генеральная Ассамблея могла оперативно принять решение в отношении этого документа, могу ли я считать, что Ассамблея постановляет рассмотреть пункт 19 повестки дня непосредственно на пленарном заседании и немедленно приступить к его обсуждению?

Решение принимается.

Пункт 19 повестки дня (продолжение)**Устойчивое развитие****Проект резолюции (A/72/L.42)**

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Туркменистана для представления проекта резолюции A/72/L.42.

Г-жа Атаева (Туркменистан) (*говорит по-английски*): Я имею честь представить проект резолюции A/72/L.42, озаглавленный «Сотрудничество между Организацией Объединенных Наций и Международным фондом спасения Арала». Мы рады подчеркнуть широкую межрегиональную поддержку этого проекта резолюции. В ходе процесса переговоров по тексту данного проекта резолюции мы прилагали всемерные усилия к тому, чтобы сохранить конструктивную атмосферу и достичь консенсуса.

Название «Аральское море» сегодня ассоциируется с экологической катастрофой в регионе Центральной Азии. Аральское море раньше занимало четвертое место среди крупнейших озер мира, прежде чем его площадь начала уменьшаться. Имелись порты, рыбоперерабатывающие заводы и рыболовные суда, которые занимались ловом рыбы у его берегов. Однако, начиная с 1960-х годов, его уровень и объем его водной массы начали быстро уменьшаться вследствие недостаточного поступления воды из основных питающих его рек. За последние 50–55 лет объем водной массы моря снизился более чем в 15 раз. Его уровень понизился на 29 метров, и 5,5 млн гектаров его поверхности превратились в соляную пустыню. Это не могло не сказаться на экологии, флоре и фауне, а также на жизни населения региона.

О пагубных последствиях Аральской катастрофы сегодня говорят во всем мире. По мнению международных экспертов, ядовитые соли из районов Аральского моря присутствуют в различных регионах, например, у побережья Антарктики, на ледниках Гренландии, в лесах Норвегии и во многих других частях мира. В настоящее время, как это ни прискорбно, приходится признать, что восстановить Аральское море в полном объеме уже невозможно. Важнейшая задача нашего времени состоит в том, чтобы уменьшить разрушительные последствия кризиса, вызванного усыханием Аральского

моря, для окружающей среды и обеспечить выживание миллионов людей, проживающих в бассейне Аральского моря.

В 1993 году главы государств Центральной Азии создали Международный фонд спасения Арала с целью улучшения социально-экономической ситуации в бассейне Аральского моря и преодоления экологического кризиса, который международное сообщество считает крупнейшей катастрофой XX века. Проектом резолюции A/72/L.42 ее авторы хотят обратить внимание государств — членов Организации Объединенных Наций на то, что без поддержки и помощи со стороны международных финансовых учреждений и развитых стран, а также без ведущей роли Организации Объединенных Наций решить эту проблему будет невозможно. В проекте резолюции учитывается тот факт, что негативные гуманитарные, экологические и социально-экономические последствия трагедии, которая разыгралась в бассейне Аральского моря, выходят далеко за пределы региона и несут угрозу всему миру. В этой связи в проекте резолюции подтверждается, что одна из целей Организации Объединенных Наций заключается в осуществлении международного сотрудничества в разрешении международных проблем экономического, социального и гуманитарного характера. Мы убеждены в том, что этот проект резолюции расширит возможности для укрепления сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и Международным фондом спасения Арала.

В заключение мы выражаем надежду на то, что этот важный проект резолюции будет принят консенсусом. Мы призываем все страны присоединиться к числу авторов данного проекта резолюции и поддержать проект резолюции A/72/L.42, который даст дополнительный импульс нашим общим усилиям. Я также хотела бы воспользоваться этой возможностью, чтобы поблагодарить те страны, которые уже присоединились к числу авторов проекта резолюции.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/72/L.42, озаглавленному «Сотрудничество между Организацией Объединенных Наций и Международным фондом спасения Арала». С этого момента запись в соавто-

ры данного проекта резолюции через электронный портал прекращается.

Я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-н Накано (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы сообщить присутствующим, что со времени представления данного проекта резолюции к числу его авторов помимо делегаций, перечисленных в документе A/72/L.42, присоединились следующие страны: Австрия, Азербайджан, Китай, Эквадор, Габон, Грузия, Латвия, Республика Молдова, Российская Федерация, Южная Африка и Турция.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/72/L.42?

Проект резолюции A/72/L.42 принимается (резолюция 72/273).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Прежде чем предоставить слово желающим выступить с разъяснением позиции, я хотел бы напомнить делегациям о том, что такие выступления ограничиваются 10 минутами и осуществляются делегациями со своих мест.

Г-жа Молдоисаева (Кыргызстан): Уважаемый г-н Председатель, в 2016 году Кыргызской Республикой было принято решение о замораживании своего участия в деятельности Международного фонда спасения Арала (МФСА) и его органов в связи с неэффективностью МФСА и отсутствием прогресса в его реформировании. Проведенные в 2010 и 2011 годах переговоры между экспертами государств региона по данному вопросу не привели к каким-либо результатам. Вопросы реформирования МФСА требуют совместных усилий всех стран — членов МФСА, должны обсуждаться и продвигаться экспертами стран региона вне органов Фонда, в том числе Правления МФСА. Кыргызская сторона выражает готовность к экспертному обсуждению вопросов реформирования МФСА с участием представителей всех государств Центральной Азии. Кыргызстан поддержал консенсус по проекту резолюции A/72/L.42, однако кыргызская сторона выражает надежду, что странам Центральной Азии удастся надлежащим образом реформировать МФСА с целью повышения

эффективности деятельности Фонда и его органов с равным учетом интересов и насущных потребностей всех государств Центральной Азии.

Г-н Саларзай (Афганистан) (*говорит по-английски*): Прежде всего, я хотел бы поблагодарить Постоянное представительство Туркменистана за его руководящую роль в представлении проекта резолюции 72/273 и за усилия, которые оно приложило для его принятия консенсусом. Выражая нашу поддержку резолюции по вопросу об укреплении сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и Международным фондом спасения Арала, мы хотели бы затронуть ряд следующих вопросов.

Во-первых, Афганистан придает большое значение развитию и укреплению регионального сотрудничества во всех его формах. В этой связи мы считаем общие водные ресурсы элементами, которые обеспечивают площадку для конструктивного взаимодействия и сотрудничества. Используя общие водные ресурсы, Афганистан придерживается принципов всестороннего и рационального управления ими. Наконец, как государство-наблюдатель при Международном фонде спасения Арала, Афганистан заверяет Ассамблею в своей готовности постоянно участвовать и играть позитивную роль в развитии международного сотрудничества с целью решения проблем Аральского моря.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора, выступившего с разъяснением позиции.

На этом Ассамблея завершает нынешний этап рассмотрения пункта 19 повестки дня.

Пункт 117 повестки дня (продолжение)

Последующие меры по итогам Саммита тысячелетия

Проект резолюции (A/72/L.46)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/72/L.46, озаглавленному «Тематика, механизмы, формат и организация третьего совещания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними»

Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/72/L.46?

Проект резолюции A/72/L.46 принимается (резолюция 72/274).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Прежде чем предоставить слово желающим выступить с разъяснением позиции, я хотел бы напомнить делегациям о том, что такие выступления ограничиваются 10 минутами и осуществляются делегациями со своих мест.

Г-н Бэгвелл (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Соединенные Штаты поддерживают принятие резолюции по вопросу о профилактике неинфекционных заболеваний (НИЗ) и борьбе с ними (резолюция 72/274). Мы высоко оцениваем всю работу, проделанную координаторами резолюции, Италией и Уругваем. Мы также благодарим Уругвай за его руководящую роль в проведении Глобальной конференции Всемирной организации здравоохранения по неинфекционным заболеваниям, на которой председательствовали Финляндия и Россия, а также за разработку итогового документа, который, по нашему мнению, зеркально отражает состоявшиеся на этой конференции дискуссии по вопросу о неинфекционных заболеваниях.

На глобальном уровне по-прежнему ощущается необходимость безотлагательно взяться за решение проблемы неинфекционных заболеваний, которые являются главной причиной преждевременной смертности во всем мире и на которые приходится 60 процентов всех болезней. На национальном и международном уровнях необходимо проделать большую работу для сокращения общего показателя смертности от неинфекционных заболеваний и для осуществления мероприятий по сокращению риска таких заболеваний и борьбе с ними.

Мы готовы поделиться опытом Соединенных Штатов в области борьбы с НИЗ и содействовать продвижению вперед повестки дня по борьбе с НИЗ на совещании высокого уровня, которое открывает важную возможность оценить достигнутый прогресс и сохраняющиеся проблемы, призвать к сотрудничеству между всеми секторами и заинтересованными сторонами и активизировать усилия по предотвращению НИЗ и борьбе с ними.

Тема совещания высокого уровня — «Расширение масштабов многосторонних и межсекторальных мер по профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» — справедливо подчеркивает крайнюю необходимость совместной работы в рамках всех дисциплин и со всеми заинтересованными сторонами, с тем чтобы добиться существенного прогресса в достижении цели уменьшить на треть к 2030 году преждевременную смертность от НИЗ посредством профилактики и лечения и поддержания психического здоровья и благополучия.

В настоящее время во всех секторах ведется колоссальная конструктивная работа по борьбе с НИЗ, и совещание высокого уровня обеспечивает площадку для расширения этих инициатив, осуществление которых наиболее эффективно содействует государствам-членам в их усилиях по реализации нашей Повестки дня на период до 2030 года. Соединенные Штаты приветствуют возможность поделиться своим опытом в области борьбы с НИЗ и с нетерпением ждут того момента, когда мы сможем мобилизовать ресурсы научных кругов, гражданского общества и частного сектора на выработку реальных и практических решений, которые позволят спасти жизнь тем, кто страдает от НИЗ.

Мы рассчитываем на успешное проведение интерактивных слушаний, что позволит всем заинтересованным сторонам предложить новаторские подходы в интересах достижения прогресса в области профилактики НИЗ и борьбы с ними. Соединенные Штаты хотели бы высказать следующие замечания и опасения в связи с докладом Генерального секретаря (A/72/662) о прогрессе, достигнутом в профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними, а также в связи с докладом Генерального директора Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) — оба эти доклада упоминаются в указанной резолюции.

Мы понимаем, что необходимо пересмотреть доклад ВОЗ, и рассчитываем на его переиздание после такого пересмотра. Кроме того, мы рассчитываем на переиздание доклада Генерального секретаря. Мы были бы признательны за подтверждение ВОЗ и Секретариатом того факта, что обновленные доклады будут доступными в ближайшее время и что

эти обновленные и пересмотренные доклады будут служить основой для дальнейшей работы над подготовкой совещания высокого уровня.

Соединенные Штаты поделились своей позицией по Монтевидейской «дорожной карте», которая сохраняет свою актуальность и сегодня, когда мы продолжаем подготовку к совещанию высокого уровня. Мы хотели бы подчеркнуть, что ввиду сложного характера рисков, факторов и причин НИЗ мы не можем строить свои стратегии по борьбе с НИЗ, опираясь преимущественно на опыт нашей борьбы с табаком — вызывающим привыкание продуктом, который не идет ни в какое сравнение с подвергшимися технологической обработке пищевыми продуктами и напитками. Стратегии по борьбе с НИЗ должны носить всеобъемлющий, экономически эффективный, обоснованный и межведомственный характер. Рекомендации и принимаемые меры должны быть основаны на научных данных и подтверждаться доказательствами их эффективности с точки зрения укрепления здоровья населения, а не просто их эффективности в плане внесения изменений в закупочные схемы без соответствующего укрепления здоровья населения.

Наконец, мы также рассчитываем на консенсусный подход в работе сокоординаторов в будущем и на принятие четко сформулированного итогового документа с подтверждением политической приверженности борьбе с НИЗ и курсу на расширение партнерских подходов к решению проблем, связанных с НИЗ.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора, выступившего с разъяснением позиции.

Сейчас мы заслушаем заявления после принятия резолюции 72/274.

Я предоставляю слово представителю Уругвая.

Г-н Росселли Фриери (Уругвай) (*говорит по-английски*): От имени Постоянного представителя Италии посла Карди и от себя лично я хотел бы поблагодарить Председателя Генеральной Ассамблеи за возложенное на нас совместное председательство и все делегации за их конструктивное участие и приверженность проведению переговоров по резолюции 72/274, озаглавленной «Тематика, механизмы, формат и организация третьего совещания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними».

Мы приветствуем консенсус, достигнутый сегодня в отношении принятия указанной резолюции, и рассчитываем на совместную работу в предстоящие месяцы по подготовке всеобъемлющего обзора за 2018 год и оценке прогресса, достигнутого в профилактике неинфекционных заболеваний и борьбе с ними, что представляет собой один из наиболее существенных для всего мира вопросов.

Позвольте мне заверить членов Ассамблеи в том, что мы полны решимости гарантировать, что процесс консультаций по проекту итогового документа, который должен быть принят Генеральной Ассамблеей, является всеохватным и транспарентным и осуществляется под руководством государств-членов. Как и посол Карди, я готов работать с государствами-членами над достижением смелых целей нашей повестки дня.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я хотел бы выразить свою искреннюю признательность послу Себастьяно Карди (Италия) и послу Эльбио Росселли Фриере (Уругвай) — сокоординаторам неофициальных консультаций, продемонстрировавшим незаурядные способности и терпение в ходе руководства обсуждениями и сложными переговорами по резолюции 72/274. Я также благодарю делегатов за их весомый вклад в достижение согласия по этой резолюции.

На этом Генеральная Ассамблея завершает нынешний этап рассмотрения пункта 117 повестки дня.

Пункт 123 повестки дня (продолжение)

Укрепление системы Организации Объединенных Наций

Проект резолюции (A/72/L.45)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Гондураса для представления проекта резолюции A/72/L.45.

Г-жа Флорес (Гондурас) (*говорит по-английски*): Я имею честь в рамках пункта 123 повестки дня Генеральной Ассамблеи на ее семьдесят второй сессии представить проект резолюции A/72/L.45, озаглавленный «Международная ассоциация постоянных представителей при Организации Объединен-

ных Наций». Мы выражаем свою признательность делегации Беларуси за ее руководящую роль в подготовке проекта и в ходе консультаций по нему, а также всем соавторам и государствам-членам за их конструктивное участие в оказании поддержки этому проекту.

В мае 1948 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 257 (III) о создании постоянных представительств, принимая во внимание тот факт, что их присутствие содействует осуществлению целей и принципов Устава Организации Объединенных Наций и установлению необходимых связей между государствами-членами и Секретариатом в период между сессиями различных органов Организации, в которой она изложила общую концепцию организации работы постоянных представительств и аккредитации постоянных представителей.

2 февраля 1988 года в Центральных учреждениях Организации по инициативе группы единомышленников из числа постоянных представителей, выступивших в своем личном качестве, была создана Международная ассоциация в качестве институционального форума для поддержания постоянной связи между действующими и бывшими постоянными представителями при Организации Объединенных Наций. Создание этой ассоциации способствовало повышению роли дипломатического сообщества, которое проводит огромную работу по согласованию действий всех государств в интересах достижения общих целей.

Как заявил председатель Международной ассоциации Самир С. Шихаби:

«Те, кто несет ответственность за представление интересов своих стран, должны уважать общество в целом. Знания, опыт, мнения уважаемых членов Международной ассоциации представляют уникальную ценность для Организации Объединенных Наций и для всего общества».

Генеральный секретарь Перес де Куэльяр, один из членов и первый председатель Попечительского совета Ассоциации, сказал следующее:

«Как бывший Постоянный представитель при Организации Объединенных Наций я убежден, что вы полны решимости помочь Организации Объединенных Наций в выполнении ее миссии по обеспечению мира, поощрению и защите

прав человека и достижению устойчивого развития. Я искренне надеюсь, что Ассоциация достигнет больших успехов в награду за свой удивительный творческий потенциал и трудолюбие, которые лежат в основе ее работы».

Международная ассоциация постоянных представителей за три десятилетия благодаря самоотверженной работе ее председателей, членов ее исполнительных советов и рядовых членов и их курсу на совместное сотрудничество добилась заметного прогресса в продвижении межкультурного диалога и укреплении авторитета и престижа Организации Объединенных Наций и международного сообщества.

В заключение позвольте мне выразить искреннюю надежду на то, что данный проект резолюции будет принят на основе консенсуса.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/72/L.45, озаглавленному «Международная ассоциация постоянных представителей при Организации Объединенных Наций».

Я предоставляю слово представителю Секретариата.

Г-н Накано (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы объявить, что со времени представления этого проекта резолюции к числу его авторов, помимо делегаций, перечисленных в документе A/72/L.45, присоединились следующие страны: Бангладеш, Кабо-Верде, Куба, Исландия, Индия, Казахстан, Малайзия, Нидерланды, Пакистан и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/72/L.45?

Проект резолюции A/72/L.45 принимается (резолюция 72/275).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Беларуси, пожелавшему выступить в порядке разъяснения позиции по только что принятой резолюции.

Г-н Дапкюнас (Беларусь) (*говорит по-английски*): Два месяца назад Международной ассоциации постоянных представителей при Организации Объединенных Наций (МАПП) исполнилось 30 лет. Сегодня благодаря принятию резолюции 72/275 она, наконец, получает должное признание, обещание улучшить ситуацию с помещениями и предоставить ей столь необходимую информационную поддержку со стороны специалистов Организации Объединенных Наций в области информационных технологий.

Никогда не поздно сделать то, что правильно, а цель создания МАПП является высокой и правильной. МАПП — это не клуб по интересам. Это даже не профсоюз послов в традиционном понимании этого слова. На мой взгляд, МАПП — это самый недооцененный инструмент, позволяющий нам преодолевать стены формальностей Организации Объединенных Наций. Зачастую непреднамеренно или против нашей воли такие стены выкладывают из кирпичей безличия и отстраненности. Эти кирпичи цементируют раствором из двусмысленных и многословных заявлений.

С момента своего создания МАПП стремится донести простую, но очень важную идею. Несмотря на силу институциональных возможностей, люди по-прежнему играют центральную роль. Если надежды и обещания, данные в Уставе Организации Объединенных Наций, когда-нибудь будут в полной мере реализованы, то это произойдет вовсе не благодаря волшебству директивных распоряжений, поступающих в Организацию Объединенных Наций из многочисленных мировых столиц. Однако они могут быть реализованы, если послы Органи-

зации Объединенных Наций при содействии и поддержке МАПП будут использовать свои уникальные полномочия для того, чтобы поддерживать постоянные личные контакты, решительно развивать связи, оставаться открытыми и искать пути для укрепления доверия и солидарности.

МАПП — это не машина. Ее работа всегда определяется личными качествами ее лидеров и вдохновителей. Именно поэтому сегодня я хотел бы воздать должное всем председателям МАПП, благодаря бескорыстным усилиям которых Ассоциация продолжает существовать.

От себя лично я хотел бы отдельно упомянуть тех председателей МАПП, которых я знаю и помню и чья работа стала настоящим источником вдохновения для Беларуси в ее решимости отстаивать дело МАПП: это посол Михня Моток (Румыния), посол Хьяульмар Ханнессон (Исландия), посол Бырганым Айтимова (Казахстан), почетный Председатель МАПП посол Даниеле Бодини (Сан-Марино), которого мы имеем честь приветствовать сегодня среди нас в этом зале, а также посол Мари Элисабет Флорес (Гондурас), которая является нынешним Председателем Ассоциации и самоотверженным идейным вдохновителем повышения роли и значимости МАПП. В качестве одного из авторов первоначального текста резолюции я хотел бы посвятить именно ей этот документ Генеральной Ассамблеи.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): На этом Ассамблея завершает нынешний этап рассмотрения пункта 123 повестки дня.

Заседание закрывается в 13 ч. 05 м.