



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
13 August 2019  
Russian  
Original: English

Семьдесят четвертая сессия

Пункт 12 предварительной повестки дня\*

**Повышение безопасности дорожного движения во всем мире**

### **Повышение безопасности дорожного движения во всем мире**

#### **Записка Генерального секретаря**

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

\* [A/74/150](#).



*Резюме*

Настоящим Генеральный секретарь препровождает доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения в консультации с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими партнерами структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения». В докладе приводится обновленная информация об осуществлении рекомендаций, содержащихся в резолюции 72/271 Генеральной Ассамблеи, и содержится отчет о деятельности, проведенной организациями, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения во всем мире, после выхода предыдущего доклада (A/72/359) во исполнение задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов и соответствующих целей в области устойчивого развития. В промежуточный период были отмечены следующие события: утверждение государствами-членами на основе консенсуса комплекса из 12 добровольных глобальных целевых показателей безопасности дорожного движения, призванных служить руководством к действию и обеспечивать оценку прогресса на национальном и глобальном уровнях; создание целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения для поддержки прогресса в достижении целей и задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения; предложение правительства Швеции провести у себя в стране в 2020 году третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения; принятие резолюции 72.16 Всемирной ассамблеи здравоохранения о неотложной и травматологической помощи; и публикация Всемирной организацией здравоохранения четвертого Доклада о глобальном положении дел в области безопасности дорожного движения за 2018 год, в котором освещаются масштабы бремени дорожно-транспортного травматизма и описываются меры, принимаемые для его решения. На региональном уровне были разработаны инициативы по содействию политическому диалогу, в том числе посредством создания региональных сетей законодателей в области безопасности дорожного движения, активизации сбора данных, в том числе путем создания региональных центров по наблюдению за безопасностью дорожного движения, совершенствования инфраструктуры и безопасности транспортных средств и наращивания потенциала. В заключение в докладе содержится ряд рекомендаций Генеральной Ассамблеи, призванных служить руководством к действию для государств-членов, которое необходимо для достижения целей Десятилетия действий и задач 3.6 и 11.2 целей в области устойчивого развития.

## I. Введение

1. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает более 1,35 миллиона человек. На пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов приходится 54 процента всех случаев смерти в результате ДТП во всем мире. На страны с низким и средним уровнем дохода, на которые приходится 85 процентов от общей численности населения и 60 процентов от общего числа транспортных средств, приходится 93 процента всех смертей, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.
2. Генеральная Ассамблея в своей резолюции [58/289](#) уполномочила Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) действовать в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций, и в этой связи ВОЗ продолжает тесно сотрудничать с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций.
3. С 2004 года Генеральная Ассамблея неоднократно обращала внимание на глобальный кризис в области безопасности дорожного движения и необходимость улучшений в этой области. Недавно в своей резолюции [72/271](#) Ассамблея постановила предпринять ряд шагов для ускорения прогресса в достижении целей и задач в области устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, включая задачу 3.6, направленную на сокращение вдвое к 2020 году числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий в мире, и задачу 11.2, цель которой заключается в обеспечении к 2030 году всеобщего доступа к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам, особенно путем расширения общественного транспорта. Она также приветствовала предложение правительства Швеции провести у себя в стране в 2020 году третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения<sup>1</sup>, а также достигнутый консенсус по 12 глобальным целям в области безопасности дорожного движения и создание целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. В этой резолюции Ассамблея также просила ВОЗ продолжать следить за прогрессом, представляя свои доклады о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире, и предложила ВОЗ и региональным комиссиям Организации Объединенных Наций содействовать организации мероприятий в рамках пятой Недели глобальной безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в 2019 году.
4. Настоящий доклад является пятым докладом, представляемым во исполнение резолюции [64/255](#) Генеральной Ассамблеи. В докладе, охватывающем период с сентября 2017 года по июль 2019 года, содержится описание мероприятий, проведенных учреждениями Организации Объединенных Наций, глобальными учреждениями по вопросам безопасности дорожного движения и правительственными организациями, организациями гражданского общества и частного сектора со времени опубликования предыдущего доклада.

---

<sup>1</sup> Название Конференции было изменено с третьей Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения (см. резолюцию [72/271](#) Генеральной Ассамблеи) на третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения.

## II. Достигнутые результаты Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

5. Цель Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, провозглашенного на период 2011–2020 годов, заключается в стабилизации и последующем сокращении прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Цель Десятилетия действий была подкреплена принятием глобальных целей в области безопасности дорожного движения в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, включая цели 3.6 и 11.2.

6. В дополнение к задачам в области безопасности дорожного движения, предусмотренным Целями в области устойчивого развития, государства-члены в ноябре 2017 года согласовали комплекс из 12 добровольных глобальных целевых показателей по ключевым факторам риска и механизмам предоставления услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий<sup>2</sup>. Эти целевые показатели были разработаны для оказания заинтересованным странам помощи в корректировке их приоритетов и расширении масштабов национальной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, по мере необходимости, а также для обеспечения средств мониторинга достигнутого прогресса.

7. Как отмечается в опубликованном ВОЗ Докладе о глобальном положении дел в области безопасности дорожного движения за 2018 год, в последние годы число погибших в результате ДТП стабилизировалось по сравнению с численностью населения мира, а показатель смертности по отношению к количеству транспортных средств снизился.

8. С начала Десятилетия действий возросло число мероприятий, субъектов и секторов, занимающихся предупреждением дорожно-транспортного травматизма. Программа «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», осуществляемая при содействии ВОЗ, продолжает служить неофициальной платформой для обмена информацией и координации деятельности на глобальном уровне, включая планирование пятой Недели глобальной безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, подготовку к третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения и координацию разработки руководящих документов по безопасности дорожного движения. Возрос также уровень политического участия в обеспечении безопасности дорожного движения. Например, Специальный посланник по безопасности дорожного движения, назначенный Генеральным секретарем в апреле 2015 года, продолжал мобилизацию политической поддержки на самом высоком уровне.

9. Безопасность дорожного движения рассматривается далее в качестве одного из важнейших компонентов более широких программ, включая здоровье детей и подростков, физическую активность, развитие и устойчивую мобильность. Например, Инициатива по охране здоровья детей, программа «Устойчивая мобильность для всех», Партнерство для здоровых городов и глобальный план действий ВОЗ по физической активности на 2018–2030 годы включают компонент безопасности дорожного движения.

10. Для обзора прогресса в достижении целей Десятилетия действий и соответствующих целевых показателей Целей в области устойчивого развития и

<sup>2</sup> См. [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1).

предоставления государствам-членам возможности продолжить обсуждение путей достижения этих целей к 2030 году Генеральная Ассамблея в своей резолюции 72/271 приветствовала предложение правительства Швеции провести третью Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, которая должна состояться 19 и 20 февраля 2020 года в Стокгольме. Для подготовки к Конференции были созданы органы планирования в составе представителей правительств, международных организаций, неправительственных организаций (НПО), научно-исследовательских учреждений и частного сектора для разработки программы и итогового документа Конференции.

### **III. Международно-правовые документы, резолюции и политические инструменты**

11. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) через Глобальный форум по безопасности дорожного движения продолжала свою работу по обзору как Конвенции 1968 года о дорожном движении, так и Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, участниками которых являются 79 и 67 договаривающихся сторон, соответственно. В частности, Глобальный форум рассмотрел вопрос о соответствии положений Конвенции о дорожном движении и технических правил, касающихся разрешений на вождение и автоматизированное управление транспортными средствами. Глобальный форум также обсудил последствия автоматизированного вождения для концепции управления транспортным средством водителем как изнутри, так и снаружи транспортного средства и принял в сентябре 2018 года резолюцию о внедрении в существенной степени автоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожное движение.

12. Глобальный форум продолжал обновлять свои политические инструменты, такие как Сводная резолюция о дорожном движении, внося изменения, отражающие «системный подход к безопасности дорожного движения». Были представлены новые предложения по вопросам рассеянного вождения, безопасности двухколесных транспортных средств с мотором и уязвимых участников дорожного движения.

13. Глобальный форум подготовил предварительный вариант доклада Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам. В заключительном докладе, который, как ожидается, будет принят в сентябре 2019 года, освещаются несоответствия между Конвенцией о дорожных знаках и сигналах и Европейским соглашением 1971 года, дополняющим Конвенцию, и предлагаются поправки к приложениям I, II и III к Конвенции, к положениям Европейского соглашения и к Протоколу о дорожной маркировке. Были также представлены выводы и рекомендации в отношении осуществления Конвенции и Европейского соглашения для их договаривающихся сторон.

14. В рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств ЕЭК продолжала подготовку международных технических правил сертификации транспортных средств, а также их подсистем и частей. Всемирный форум также рассмотрел правовые документы, входящие в сферу его компетенции, которые обеспечивают основу для технической работы. До 64 увеличилось число стран, включая страны с крупной автомобильной промышленностью, которые являются договаривающимися сторонами двух основных международных соглашений Организации Объединенных Наций<sup>3</sup>. Для обеспечения

<sup>3</sup> Соглашение 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения оборудования и частей транспортных средств

содержательного единства между этими двумя соглашениями была разработана взаимная резолюция.

15. В мае 2019 года Всемирная ассамблея здравоохранения на своей семьдесят второй сессии приняла резолюцию 72.16 о неотложной помощи и травматологии, направленную на оказание помощи странам в обеспечении своевременного ухода за тяжелобольными и ранеными. Резолюция, представленная правительствами Эсватини и Эфиопии в соавторстве с более чем 30 государствами-членами, направлена на решение некоторых из основных проблем, с которыми сталкиваются страны при оказании своевременной чрезвычайной помощи, включая слабую координацию достационарной и стационарной медицинской помощи, нехватку постоянного персонала для отделений неотложной помощи и отсутствие стандартов медицинского обслуживания и документации. В своем докладе Всемирной ассамблее здравоохранения о системах экстренной помощи Генеральный директор ВОЗ подчеркнул, что все государства-члены, независимо от имеющихся ресурсов, могут принять меры по укреплению своих систем экстренной помощи. Ассамблея призвала предпринять в ближайшем будущем дополнительные усилия на глобальном уровне в целях укрепления системы оказания неотложной медицинской помощи в контексте всеобщего охвата медицинским обслуживанием и настоятельно призвала государства-члены действовать на основе ряда подходов, таких как разработка политики обеспечения всеобщего доступа к неотложной медицинской помощи для всех, проведение оценки разработанной ВОЗ системы неотложной медицинской помощи для выявления пробелов и приоритетов действий и организация подготовки всех соответствующих медицинских работников по вопросам оказания чрезвычайной медицинской помощи. Ассамблея также предложила секретариату ВОЗ расширить свою техническую поддержку государствам-членам. В поддержку этой резолюции пять государств-членов в сотрудничестве с ВОЗ организовали официальное параллельное мероприятие, посвященное системам неотложной медицинской помощи в целях обеспечения всеобщего охвата медицинским обслуживанием.

## IV. Техническая поддержка и сотрудничество

### A. Компонент 1: Организация безопасного дорожного движения

16. ВОЗ в сотрудничестве с региональными комиссиями и другими подразделениями Организации Объединенных Наций, как это предусмотрено Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 70/260, наладила процесс содействия разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении ключевых факторов риска и механизмов предоставления услуг. В ноябре 2017 года государства-члены завершили разработку всеобъемлющего набора из 12 целей в области безопасности дорожного движения, охватывающих пять основных направлений деятельности в рамках Десятилетия действий. Для завершения этой работы в феврале 2018 года были созданы неофициальные консультации государств-членов по показателям безопасности дорожного движения; по их завершении был определен набор показателей, охватывающих процессы и результаты по каждой из 12 целей. Эти показатели, наряду с глобальными целевыми показателями, были разработаны для того, чтобы направлять действия и обеспечивать оценку прогресса на национальном и глобальном уровнях. В контексте осуществления программы «Сотрудничество в рамках Организации

---

и Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил в отношении колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах.

Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» была начата работа по подготовке для государств-членов руководящего документа по достижению этих 12 целей.

17. В мае 2018 года Европейская комиссия приняла новый стратегический план действий по безопасности дорожного движения, в котором изложены меры, запланированные на период до 2030 года и включающие цель по сокращению на 50 процентов к 2030 году смертности и серьезного травматизма и разработку ключевых показателей эффективности. Этот план также содержал два новых законодательных предложения, которые уже были согласованы Европейским советом и Европейским парламентом, о пересмотре к 2024 году правил общей безопасности транспортных средств, которые предусматривают введение 16 новых технологий обеспечения безопасности для всех транспортных средств, и о пересмотре директивы по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры, которая включает новые процедуры оценки, ревизии и инспекции воздействия мер по обеспечению дорожной безопасности, вводит заблаговременный анализ рисков и расширяет сферу охвата директивы, включая все автострады и основные дороги.

18. Стратегия Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения для Организации и ее персонала была принята в феврале 2019 года в целях выработки скоординированного подхода к предотвращению дорожно-транспортных происшествий, которые являются основной причиной смертности персонала Организации Объединенных Наций. В мае 2019 года в рамках пятой Недели глобальной безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций ВОЗ приступила к осуществлению новой стратегии в области управления автопарком и безопасности дорожного движения, чтобы возглавить работу по осуществлению этой стратегии среди учреждений Организации Объединенных Наций.

19. В сентябре 2017 года Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) организовала в Камбодже субрегиональный практикум по теме «Обновленные региональные цели и задачи в области безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на 2016–2020 годы». Эти цели и задачи были ранее утверждены министрами транспорта на Министерской конференции по транспорту, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года, и служат руководством для разработки и осуществления политики, а также инструментом оценки прогресса в деле повышения безопасности дорожного движения на национальном и региональном уровнях.

20. В декабре 2017 года на восемнадцатой сессии Комитета по транспорту и материально-техническому обеспечению Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) был представлен парламентский документ по безопасности дорожного движения в арабских государствах и задачам проведения Десятилетия действий. Комитет рекомендовал провести специальный семинар по безопасности дорожного движения в арабском регионе, который был впоследствии организован ЭСКЗА в Бейруте в ноябре 2018 года в рамках девятнадцатой сессии Комитета при поддержке Специального посланника и в сотрудничестве с ЕЭК и Всемирным банком. На региональном рабочем совещании по вопросам управления безопасностью дорожного движения в арабских странах был определен ряд региональных приоритетов в области управления безопасностью дорожного движения на 2019/20 год.

21. В целях оказания странам помощи в укреплении их национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения и повышения их национальных показателей безопасности дорожного движения были проведены обзоры показателей безопасности дорожного движения. В июне 2018 года



были опубликованы результаты обзоров, проведенных ЕЭК, ЭСКАТО и Экономической и социальной комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) по Албании, Вьетнаму, Грузии и Доминиканской Республике. Кроме того, при поддержке Специального посланника, ЕЭК и Экономической комиссии для Африки (ЭКА) обзоры были проведены также в Камеруне и Уганде.

22. Продолжалась разработка инструментов для оказания помощи странам в выборе и осуществлении наиболее подходящих стратегий, включая инструмент «Куб безопасности» (предпосылки безопасности, выгоды и эффективность), финансируемый Европейской комиссией в рамках программы «Горизонт 2020», и инструмент «Сейф ФИТС» (системы безопасного наземного транспорта будущего), разрабатываемый ЕЭК при поддержке Международного союза автомобильного транспорта.

23. Всемирная дорожная ассоциация продолжала регулярно обновлять свое онлайн-руководство по безопасности дорожного движения в сотрудничестве с международными партнерами. Пособие предназначено для углубления знаний и понимания принципов безопасных систем путем поэтапного внедрения странами усовершенствованных методов обеспечения безопасности дорожного движения.

24. Университет Джонса Хопкинса и Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения организовали в Найроби, Балтиморе (Соединенные Штаты Америки) и Буэнос-Айресе три глобальных курса по вопросам управления безопасностью дорожного движения для 195 участников из 30 стран с низким и средним уровнем дохода, представляющих заинтересованные стороны из гражданского общества, правительственных учреждений, научных учреждений и СМИ.

25. В мае 2018 года и феврале 2019 года в целях развития лидерского потенциала в области планирования, осуществления, управления и оперативной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках Программы развития транспортной политики в Африке — международного партнерства, принимающей стороной которого выступил Всемирный банк в сотрудничестве с Африканским банком развития, — была организована программа руководства деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения.

## **В. Компонент 2: Повышение безопасности дорог и мобильности**

26. В декабре 2017 года ЭСКАТО в сотрудничестве с Корейской корпорацией скоростных автомагистралей и Международной программой оценки состояния дорог завершила трехлетний проект по безопасности дорожного движения, результатом которого стала разработка нового приложения к Межправительственному соглашению по Сети азиатских автомобильных дорог. Новое приложение под номером II bis, озаглавленное «Стандарты проектирования азиатских автомобильных дорог с точки зрения безопасности дорожного движения», было принято государствами — членами Сети азиатских автомобильных дорог на седьмом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшемуся в Бангкоке в декабре 2017 года. В рамках того же проекта, финансируемого Корейской корпорацией скоростных автомагистралей, ЭСКАТО разработала модель развертывания интеллектуальных транспортных систем для Сети азиатских автомобильных дорог, которые могут быть использованы для повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Азии.



27. ЕЭК продолжала добиваться прогресса в разработке веб-платформы для упрощения применения Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и правильного использования дорожных знаков договаривающимися сторонами.

28. Оценки уровня безопасности проводились Международной программой оценки состояния дорог в сотрудничестве с Фондом ФИА «Автомобиль и общество», Всемирным банком, региональными банками развития и национальными правительствами на более чем 1 млн километров дорог по всему миру. Анализ показал, что 88% поездок имеют только одну или две звезды для пешеходов, и 44% поездок для пассажиров транспортных средств осуществляются по дорогам с одной или двумя звездами, согласно классификации, в которой пять звезд обозначают самые безопасные дороги. Было подчеркнуто, что 85% дорог с высокой скоростью движения и проходом для пешеходов не имеют тротуаров, а 81% высокоскоростных дорог не оборудованы разделителями, что создает опасность лобовых столкновений.

29. Были разработаны национальные программы оценки состояния дорог, которые в настоящее время осуществляются более чем в 100 странах мира. К их числу относятся Индийская программа оценки состояния дорог, осуществляемая Азиатским институтом развития транспорта; Китайская программа оценки состояния дорог, осуществляемую под руководством министерства транспорта, в рамках которой в ответ на инициативу «Безопасность на дорогах во имя жизни» было модернизировано более 100 тысяч километров дорог; проект «Оценка рисков на дорогах Дунайского региона», осуществляемый при поддержке Европейского Союза с целью создания национального потенциала и составления карты рисков, присвоения дорогам рейтингов и инвестиционного планирования для 14 стран Дунайского региона; и партнерство с Национальным управлением автомобильных дорог Пакистана при поддержке Азиатского банка развития в целях создания Пакистанской программы оценки состояния дорог и финансирования модернизации дорог при консультативной поддержке со стороны рабочей группы Китайской программы оценки состояния дорог.

30. Организация по безопасности дорожного движения «Аменд» реализовала программу «Оценка и улучшение безопасности дорожного движения вблизи школ» в Ботсване, Замбии и Намибии. Эта программа предусматривает оценку пришкольных территорий, где дети подвергаются высокому риску дорожно-транспортного травматизма, сотрудничество с общинами и правительствами, а также осуществление инфраструктурных мер по отделению маршрутов перемещения детей от дорожного движения и замедлению движения транспортных средств.

31. Организация «Безопасность детей во всем мире» продолжала осуществление программы «Прогулка пешком этим путем», направленной на повышение безопасности пешеходов путем проведения информационно-просветительских мероприятий, совершенствования инфраструктуры, а также осуществления исследовательских и образовательных программ. Программа охватывает 566 городов в 10 странах: Бразилии, Вьетнаме, Индии, Канаде, Китае, Республике Корея, Соединенных Штатах, Таиланде, Филиппинах и Южной Африке. Во Вьетнаме эта программа, осуществляемая Фондом АПИ с использованием программного приложения «Звездный рейтинг для школ», привела к принятию правительством обязательства по улучшению инфраструктуры 37 школьных зон вдоль коридора скоростного автобусного сообщения в городе Хошимине. По состоянию на май 2019 года в четырех из этих школ была проведена модернизация инфраструктуры.

32. Организация «Молодежь за безопасность дорожного движения» и Международная программа оценки состояния дорог разработали трехлетнюю программу подготовки молодых лидеров в Белизе, Вьетнаме, Кении, Колумбии и Соединенных Штатах для проведения оценок школ с использованием программы «Звездный рейтинг для школ», которая охватывает школы и университеты.

33. Были разработаны инструменты для наращивания потенциала и расширения знаний, касающихся более безопасной дорожной инфраструктуры, включая серию информационных бюллетеней, подготовленных Международной дорожной федерацией, организацией «Тормоз» и Всемирной дорожной ассоциацией и размещенных на веб-сайте, посвященном глобальной практике в области транспорта. К числу других разработанных инструментов относятся разработанная в рамках Международной программы оценки состояния дорог программа подготовки и аккредитации в поддержку осуществляемых под руководством стран программ оценки состояния дорог во всем мире и учебные модули Международной дорожной федерации по проектированию дорог и аудиту безопасности дорожного движения. Международная программа оценки состояния дорог и Всемирный банк разработали веб-приложение «Рейтинг для проектирования», предназначенное для оценки безопасности дорожного движения на стадии разработки проекта и повышения его уровня еще до начала строительства.

34. В сотрудничестве с Европейским банком реконструкции и развития и Фондом «Безопасные дороги» Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт подготовил инженеров по безопасности дорожного движения к проведению проверок безопасности немоторизованных участников дорожного движения, выявлению опасных для пешеходов зон и их реорганизации в целях повышения безопасности. Международная дорожная федерация совместно с Танзанийской ассоциацией автомобильных дорог, Танзанийским центром по передаче транспортных технологий и Танзанийским национальным дорожным агентством организовала в августе 2018 года в Дар-эс-Саламе, Объединенная Республика Танзания, международные курсы по технике безопасности дорожного движения и инспектированию. Совместно с Катарским центром транспорта и безопасности дорожного движения и Катарским университетом Федерация организовала в Дохе в декабре 2018 года международный курс по безопасному проектированию городских улиц для уязвимых участников дорожного движения.

### **С. Компонент 3: Более безопасные транспортные средства**

35. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств продолжал предписывать требования к обычным, а также подключенным и автоматизированным транспортным системам, основанные на их эксплуатационных характеристиках, и включать их в правила Организации Объединенных Наций, прилагаемые к Соглашению 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и взаимного признания официального утверждения оборудования и частей транспортных средств, а также в глобальные технические правила, разработанные в рамках Соглашения 1998 года. Новые правила Организации Объединенных Наций касаются, в частности, безопасности дорожного движения, систем содействия торможению, электронного контроля устойчивости, установки шин и систем контроля давления в шинах, безопасности пешеходов, безопасности электромобилей, бокового удара о столб, усовершенствованных систем безопасности детей и крепежных систем ИЗОФИКС.

36. В октябре 2017 года в сотрудничестве с ЭКЛАК и ЕЭК Специальный посланник оказал поддержку в проведении в Монтевидео субрегионального практикума в ответ на просьбу правительства Уругвая об оказании технической помощи. В этом практикуме приняли участие более 40 представителей Аргентины, Бразилии, Колумбии, Мексики, Парагвая, Уругвая, Чили и Уругвая, которые рассмотрели соглашения 1958 и 1998 годов о согласовании правил в области автотранспортных средств в регионе, а также вопросы управления дорожной безопасностью в Латинской Америке, что стимулировало более активный региональный диалог.

37. Что касается интеллектуальных транспортных систем, то ЕЭК и Международный союз электросвязи организовали в 2017 и 2018 годах симпозиумы по теме «Будущие сетевые автомобили». В марте 2017 года Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств принял первые правила Организации Объединенных Наций, касающиеся функций автоматического вождения, а также руководящие принципы по кибербезопасности и защите данных.

38. ЭКЛАК совместно с Латиноамериканской программой оценки новых автомобилей и Чикагским университетом сотрудничала с Межамериканским банком развития в целях оказания поддержки правительствам Аргентины, Бразилии, Колумбии, Мексики, Уругвая и Эквадора в рассмотрении возможности принятия правил Организации Объединенных Наций в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств осуществляла надзор за экономическими последствиями принятия этих правил на национальном уровне и в сфере региональной торговли. Проект также включал два политических диалога высокого уровня в Мехико и Вашингтоне, где государственные служащие 15 стран Латинской Америки и Карибского бассейна обсудили необходимость повышения безопасности транспортных средств и совершенствования политики в области безопасности дорожного движения в регионе.

39. В сентябре 2018 года в Дели, Индия, состоялся первый всемирный конгресс Глобальной программы оценки новых автомобилей. В нем приняли участие представители девяти новых программ оценки автомобилей, работающих по всему миру в целях повышения рейтинга безопасности потребителей. Участники конгресса подчеркнули прогресс, достигнутый правительством Индии в установлении новых стандартов безопасности транспортных средств, которые потребуют проведения с октября 2019 года испытаний всех новых автомобилей, находящихся в производстве, на лобовое и боковое столкновение, а с октября 2020 года — на безопасность пешеходов для всех новых автомобилей. Партнерство «Остановить дорожно-транспортные происшествия» организовало несколько демонстраций, посвященных передовым технологиям предотвращения дорожно-транспортных происшествий как на Всемирном конгрессе, так и в Шанхае, Китай (октябрь 2017 года), на саммите Международного транспортного форума в Лейпциге, Германия (май 2018 года), в Буэнос-Айресе (июнь 2018 года), в Ханье, Греция (апрель 2019 года) и Йоханнесбурге, Южная Африка (май 2019 года).

40. В рамках Глобальной программы оценки новых автомобилей началось осуществление проекта «Более безопасные автомобили для Африки», в рамках которого впервые на континенте были подготовлены независимые рейтинги аварийной опасности. С ноября 2017 года были опубликованы результаты по 12 новым автомобилям, продаваемым в ЮАР. Рейтинги варьируются от четырех звезд (хорошие) до нулевых (плохие), что подчеркивает необходимость того, чтобы африканские страны применяли минимальные правила Организации

Объединенных Наций в отношении краш-тестов и требовали присвоения всем новым и подержанным автомобилям маркировки с указанием уровня безопасности.

41. Международная автомобильная федерация совместно с ЕЭК и Специальным посланником взаимодействовала с мировыми производителями автомобилей в целях изучения возможности заключения добровольного соглашения о минимальных стандартах безопасности для производителей. Предлагаемые стандарты отражают основной набор стандартов безопасности, представленных в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год.

42. В ходе саммита Международного транспортного форума в 2019 году Международная ассоциация производителей мотоциклов представила ряд подробных стратегических рекомендаций, содержащих информацию о передовой практике регионов в области повышения безопасности мотоциклов.

#### **D. Компонент 4: Повышение безопасности участников дорожного движения**

43. Как отмечается в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год, в период с декабря 2014 года по декабрь 2017 года были приняты следующие законодательные меры: 10 стран усовершенствовали свои законы о вождении в нетрезвом виде в целях приведения их в соответствие с передовой практикой; три страны привели свои законы о ремнях безопасности в соответствие с передовой практикой; в пяти странах законодательство о шлемах приведено в соответствие с передовой практикой; и четыре страны привели свои законы о детских удерживающих устройствах в соответствие с передовой практикой.

44. ВОЗ продолжала осуществлять программу правового развития, направленную на укрепление потенциала юристов и адвокатов в Индии, Китае, Объединенной Республике Танзания, Таиланде и на Филиппинах. ВОЗ организовала ежегодные семинары-практикумы по совершенствованию законодательства в области безопасности дорожного движения, в которых приняли участие члены программы правового развития, а на последнем из них рассматривался вопрос о системном подходе к безопасности.

45. Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения выделило 38 грантов организациям гражданского общества и правительственным организациям для пропаганды внедрения и осуществления научно обоснованной политики в отношении участников дорожного движения в пяти странах и стандартов безопасности транспортных средств в двух странах. Оно также организовало семинары-практикумы по наращиванию потенциала для правоохранительных органов в девяти странах, в которых приняли участие в общей сложности 3267 сотрудников полиции и которые были посвящены таким темам, как обеспечение соблюдения правил вождения в нетрезвом виде на основе сдерживания, превышение скорости и неприменение шлемов и ремней безопасности, а также руководство дорожной полицией и обеспечение соблюдения правил на основе баз данных. Оно также предоставило 14 грантов консорциумам групп в шести странах (Вьетнам, Индия, Мексика, Румыния, Тунис и Южная Африка) для осуществления междисциплинарных проектов, направленных на повышение безопасности дорожного движения в интересах детей.

46. С 2017 года «Партнерство за здоровые города» оказывает поддержку 10 городам в сфере повышения безопасности дорожного движения. Эти меры включают сокращение вождения в нетрезвом виде и превышения скорости и

увеличение использования ремней безопасности и шлемов, причем каждый город выбирает свою конкретную цель. Например, в Бангкоке были предприняты усилия по снижению скорости путем установки систем камер наблюдения за превышением скорости на трех крупных дорожно-транспортных происшествиях в городе, а в Леоне, Мексика, были приняты политические изменения в местном законодательстве о транспорте в целях повышения штрафов за вождение в нетрезвом виде.

47. Организация «Безопасность детей во всем мире» продолжала осуществлять программу «Безопасность детей — пристегните ремни безопасности», которая включала распространение и проверки детских удерживающих устройств. В октябре 2018 года организация организовала дискуссионный форум «голубой ленты» для обсуждения вопросов перевозки детей в автономных транспортных средствах и опубликовала доклад, содержащий пять призывов к действиям для разработчиков и восемь рекомендаций для разработчиков, законодателей и регулирующих органов. Она продолжала организовывать международные курсы по аттестации техников по безопасности детей, в том числе в Мексике и Объединенных Арабских Эмиратах.

48. Фонд АИП занимался вопросами безопасности молодых и начинающих мотоциклистов, проводя кампании по информированию общественности, осуществляя образовательные программы и распространяя шлемы во Вьетнаме, Камбодже, Мьянме и Таиланде. В рамках программы «Шлемы для детей» она также распространила более 10 тысяч шлемов среди учащихся и преподавателей во Вьетнаме. Фонд АИП расширил программу «Умный пешеход» до Нанба в китайской провинции Сычуань.

49. Фонд УПС продолжил поддерживать усилия по обучению начинающих водителей, использующих Дорожный кодекс УПС. В 2018 году было принято решение провести оценку учебной программы. Проведение оценки было поручено Фонду ЦДС.

50. Фонд Гонсало Родригеса продолжал содействовать повышению безопасности детей в Латинской Америке посредством проведения исследований, информационно-пропагандистской деятельности и профессиональной подготовки. В 2018 году он опубликовал доклад о транспортировке детей в школу и о безопасности в школьных зонах. Фонд поддержал принятие и совершенствование законов о детских удерживающих устройствах в Аргентине, Колумбии и Чили и организовал третий Международный форум по безопасности дорожного движения для детей в Аргентине в 2018 году.

51. В мае 2018 года Международная дорожная федерация и Автомобильный клуб Марокко приступили к осуществлению проекта под названием «Безопасные дороги, безопасные дети!», призванного повысить безопасность школ в Касабланке (Марокко) путем привлечения различных субъектов и инициатив, включая сбор и анализ данных, аудит безопасности и образование, в целях обеспечения максимальной отдачи от них.

52. Восточный альянс за безопасный и устойчивый транспорт разработал пакет бесплатных учебных материалов по безопасности дорожного движения, предназначенный для стран с низким и средним уровнем дохода и переведенный на 10 языков. Этот пакет составлен с учетом возраста и интересов ребенка и может быть адаптирован к местным потребностям. Он служит основой для учебной программы по безопасности дорожного движения в Республике Молдова.

53. Учебный и научно-исследовательский институт Организации Объединенных Наций организовал учебные практикумы для обсуждения кампаний по борьбе с употреблением алкоголя за рулем и организовал образовательные

программы, а также кампании по повышению осведомленности молодежи о безопасном поведении. Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения содействовало проведению в Намибии серии практикумов по взаимодействию и подготовке кадров в сотрудничестве с Национальным советом по безопасности дорожного движения в целях создания и укрепления партнерских отношений между основными заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения. Фонд АИП в сотрудничестве с Центром исследований несчастных случаев при Монашском университете, Национальным фондом социального обеспечения и правительством Камбоджи провел обучение работников основных швейных и обувных фабрик и впоследствии отметил рост показателей ношения шлемов и сокращение числа сообщений об употреблении алкоголя во время вождения.

## **Е. Компонент 5: Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях**

54. В декабре 2018 года ВОЗ приступила к осуществлению Глобальной инициативы по оказанию неотложной и травматологической помощи, которая направлена на быстрое наращивание потенциала в области оказания качественной неотложной помощи в различных странах мира и повышение осведомленности посредством проведения глобальной информационно-пропагандистской кампании о ее потенциале для спасения жизни людей. ВОЗ и ее партнеры будут оказывать поддержку странам с низким и средним уровнем дохода в оценке их национальных систем экстренной помощи и решении ключевых проблем, связанных с их внедрением. В рамках этой инициативы будет оказываться поддержка систематическому сбору больничных данных о клиническом состоянии и результатах лечения, в том числе через международный реестр травм и неотложной помощи ВОЗ.

55. В мае 2018 года ВОЗ созвала Глобальный альянс по уходу за пострадавшими, в котором приняли участие представители всех регионов и многих международных организаций, для обсуждения целого ряда инициатив по укреплению ухода за пострадавшими. К числу будущих приоритетных областей относится распространение информации о системе оказания экстренной помощи ВОЗ и связанном с ней инструменте оценки систем оказания экстренной помощи. Оценки были проведены примерно в 30 странах, главным образом в Африке и регионе Восточного Средиземноморья. Другие инициативы включают проведение курса ВОЗ по базовой неотложной помощи и комплексный набор инструментов классификации пациентов для использования в добольничных и стационарных условиях. ВОЗ оказывала поддержку странам после дорожно-транспортных происшествий путем оказания им прямой технической помощи, а также публикации различных нормативных документов, включая руководство для участников и слайдов по оказанию базовой неотложной помощи и руководство по основным ресурсам для оказания чрезвычайной помощи. ВОЗ также оказала поддержку экспериментальному использованию этих инструментов на отдельных объектах, результаты которого свидетельствовали о значительном сокращении смертности от дорожно-транспортного травматизма.

56. Организация «Помощь пожарным» продолжала обучать сотрудников аварийно-спасательных служб навыкам оказания первой помощи после аварии, включая оказание первой помощи, организацию работ на месте аварии, техническим приемам спасения и межведомственной координации. Эта работа продолжала приносить свои плоды в 53 странах благодаря подготовке инструкторов, которые передают свои навыки в целях повышения эффективности спасательных работ после дорожно-транспортных происшествий.



57. В апреле 2018 года Институт «Виас» и Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий опубликовали исследование под названием «Моя жизнь после дорожно-транспортного происшествия: международное исследование медицинских, психосоциальных и экономических последствий дорожного травматизма», цель которого заключалась в получении более полного представления о последствиях дорожно-транспортных происшествий для пострадавших в 20 государствах — членах Европейского союза. В докладе были отражены значительные последствия дорожно-транспортных происшествий для всех аспектов жизни жертв дорожно-транспортных происшествий и их родственников.

58. В сотрудничестве со Страховой группой Цюриха, компаниями «Нестле» и «Тэтчэм рисерч» Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения провело два семинара для страховой отрасли в рамках инициативы «Страхование для более безопасных дорог», которая направлена на повышение и укрепление роли страховой отрасли в поддержке позитивных результатов в области безопасности дорожного движения.

59. Иbero-американская федерация ассоциаций жертв насилия на дорогах организовала в ноябре 2018 года в сотрудничестве с Национальной группой безопасности дорожного движения Уругвая первый Иbero-американский форум по правосудию в области безопасности дорожного движения, результатом которого стали конкретные рекомендации по повышению эффективности мер реагирования со стороны системы уголовного правосудия. Федерация сотрудничала с государственными органами в целях создания подразделений по оказанию помощи жертвам в Коста-Рике, Панаме и Эквадоре. В результате усилий Федерации в феврале 2019 года Аргентина создала первую сеть помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий и их семьям.

60. В марте 2018 года Международное партнерство жертв дорожно-транспортных происшествий провело в Ирландии первую всемирную конференцию для жертв дорожно-транспортных происшествий, результатом которой стал Муллингарский манифест, содержащий призывы к расследованию дорожно-транспортных происшествий, реагированию системы правосудия и оказанию медицинской помощи пострадавшим в ДТП. Позднее в 2018 году оно опубликовало доклад об обследовании случаев смерти на дорогах и доклад о глобальном обследовании по правам жертв за 2019 год.

## V. Информационно-пропагандистская деятельность

61. В мае 2019 года были проведены пятая Неделя глобальной безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и связанная с ней кампания под названием «Спасти жизни: #SpeakUp». Это мероприятие, в основном посвященное теме лидерства, признало решающую роль сильного руководства в повышении безопасности дорожного движения и стимулировало спрос на конкретные меры, доказавшие свою эффективность в плане спасения жизней. Мероприятия были организованы по всему миру различными заинтересованными сторонами, представляющими академические учреждения, частный сектор и НПО, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Например, Фонд «На пути к нулевой отметке» и Европейский банк реконструкции и развития совместно организовали практикум для обсуждения роли целевых показателей сокращения числа жертв. ЭСКЗА сотрудничала с Ливанской молодежной ассоциацией за социальную осведомленность в проведении информационно-пропагандистского семинара по вопросам руководства в целях обеспечения более безопасной мобильности в городах.



62. Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, провозглашенный Европейской федерацией жертв дорожно-транспортных происшествий в 1993 году, продолжает отмечаться каждый год. В ноябре 2017 года внимание было сосредоточено на вопросах управления безопасностью дорожного движения и теме «Цель 2020 года: сокращение на 50 процентов числа смертей и серьезных травм». В ноябре 2018 года акцент был сделан на более безопасных дорогах и темой был «У дорог есть истории». После этого на Мальте была проведена международная конференция по безопасности дорожного движения, организованная канцелярией заместителя премьер-министра, министерством здравоохранения и ВОЗ в целях повышения осведомленности о безопасности дорожного движения и мерах, которые могут быть приняты для спасения жизни людей и предотвращения травматизма на дорогах.

63. Специальный посланник продолжал активно заниматься мобилизацией международной политической поддержки на высоком уровне и инвестиций в обеспечение безопасности дорожного движения. Его деятельность в этой связи включает: встречу с 81 высокопоставленным государственным служащим из 46 стран; содействие проведению региональных и национальных практикумов по укреплению потенциала в области осуществления конвенций Организации Объединенных Наций о безопасности дорожного движения в Нигерии в сотрудничестве с ЕЭК и ЭКА, а также в Непале в сотрудничестве с ЭСКАТО, ЕЭК и министерством физической инфраструктуры и транспорта; пропаганда безопасности дорожного движения в контексте прав человека вместе с Верховным комиссаром Организации Объединенных Наций по правам человека и мэром Парижа в ходе празднования семидесятой годовщины Всеобщей декларации прав человека; создание неофициальной Женевской сети друзей по безопасности дорожного движения с целью мобилизации финансовых средств для обеспечения безопасности дорожного движения и поощрения сотрудничества в целях развития между послами, международными должностными лицами и соответствующими организациями, аккредитованными в Женеве; и проведение координационного совещания с 21 учреждением Организации Объединенных Наций для обсуждения связанных с безопасностью дорожного движения усилий в рамках этих учреждений.

64. Глобальный форум по безопасности дорожного движения 25 марта 2019 года отметил пятидесятилетие принятия Конвенции 1968 года о дорожном движении и Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах специальными выступлениями Специального посланника, посла Международной автомобильной федерации по безопасности дорожного движения и одного из участников автогонок «Формула-1», который поделился своим личным опытом о важности шлемов для спасения жизни и предотвращения травм.

65. Глобальная сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения продолжала функционировать в качестве платформы для парламентариев в целях обмена передовым опытом в области законодательства по безопасности дорожного движения и поощрения стран к принятию всеобъемлющих и эффективных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения. Признавая различия в региональных контекстах, парламентарии договорились возглавить работу по созданию региональных отделений для освещения специфических для каждого региона проблем безопасности дорожного движения и обмена передовым опытом. В результате в июне 2018 года в сотрудничестве со Всемирным банком были созданы два региональных отделения: одно в Африканском регионе ВОЗ в июне 2018 года, а другое в регионе Восточного Средиземноморья ВОЗ в сентябре 2018 года. В марте 2019 года было проведено совещание по планированию в рамках сети для стран региона, которая охватывает некоторые части регионов ВОЗ в Юго-Восточной Азии и Западной части Тихого океана.

Открытие отделения запланировано на август 2019 года. Открытие отделения в Северной и Южной Америке запланировано на сентябрь 2019 года во время пятого конгресса комитетов парламентов стран Северной и Южной Америки по здравоохранению.

66. В мае 2019 года под патронажем принца Майкла Кентского Фонд «На пути к нулевой отметке» выступил с инициативой Содружества по безопасности дорожного движения, объединив группу экспертов для разработки общей основы для предотвращения дорожно-транспортного травматизма в Содружестве. Доклад экспертов будет опубликован в декабре 2019 года и будет содержать рекомендации по сокращению вдвое к 2030 году смертности и серьезного травматизма на дорогах в странах Содружества для рассмотрения на следующем совещании глав правительств Содружества, которое состоится в Руанде в июне 2020 года.

67. В рамках проекта «Безопасная Африка», финансируемого Европейской комиссией, была создана платформа для диалога между Африкой и Европой, собравшая 16 партнеров из различных европейских и африканских стран для выработки стратегических рекомендаций в поддержку осуществления Африканского плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Платформа функционирует в виде нескольких рабочих групп, занимающихся вопросами знаний и данных по безопасности дорожного движения, обзорами потенциала в области безопасности дорожного движения и управления дорожным движением, наращивания потенциала и подготовки кадров и обмена передовым опытом. Были завершены обзоры потенциала в области управления безопасностью дорожного движения в Буркина-Фасо, Камеруне, Кении, Тунисе и Южной Африке, по итогам которых были разработаны стратегии обеспечения безопасности дорожного движения.

68. В ноябре 2017 года в Дели, Индия, состоялся форум министров транспорта, организованный Международной автомобильной федерацией, в котором приняли участие министры из восьми стран. Кульминацией форума стало подписание Делийской декларации, в которой были подчеркнуты ключевые меры по обеспечению безопасности дорожного движения, включая важность правовых документов Организации Объединенных Наций, наращивание потенциала, минимальные стандарты безопасности транспортных средств и дорожной инфраструктуры и необходимость мобилизации финансирования.

69. Международная автомобильная федерация продолжала оказывать поддержку глобальной информационно-пропагандистской деятельности через свою Группу высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая была создана с целью привлечения как государственного, так и частного секторов для придания импульса деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. В рамках этой работы оказывалась поддержка целевым проектам и мероприятиям, главным образом в области создания потенциала, финансирования и укрепления партнерских связей.

70. В деятельности по повышению безопасности дорожного движения продолжало расширяться участие НПО. Глобальный альянс НПО за безопасность дорожного движения предлагает организациям-членам мероприятия по наращиванию потенциала. Глобальные совещания, организованные в 2017 году в Куала-Лумпуре при поддержке министерства транспорта, и совещание, организованное в 2019 году на Крите, Греция, при поддержке муниципалитета Ханьи, стали ключевыми мероприятиями по наращиванию потенциала более чем 300 представителей НПО из 76 стран.

71. Африканское отделение Глобального альянса НПО по безопасности дорожного движения было создано в ноябре 2018 года с целью использования растущей динамики среди НПО, гражданского общества и правительств стран Африки для преодоления острого кризиса на дорогах континента и мобилизации НПО на более эффективную информационно-пропагандистскую деятельность. Оно будет служить в качестве экспериментального проекта, который будет распространен на другие регионы. В январе 2019 года Международная дорожная федерация и Глобальный альянс приступили к осуществлению проекта под названием «Повышение эффективности образования в целях повышения безопасности дорожного движения сейчас!» в целях расширения знаний, повышения квалификации и активизации деятельности отобранной группы специалистов и заинтересованных сторон в области безопасности дорожного движения путем проведения практических занятий по сбору данных в Кении и Сенегале.

72. Были предприняты региональные инициативы по повышению осведомленности о безопасности дорожного движения и поддержке улучшений в ряде стран. Сеть местных организаций по безопасности дорожного движения в 15 странах Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии при поддержке Восточного альянса за безопасный и устойчивый транспорт способствовала повышению эффективности управления безопасностью дорожного движения.

73. ВОЗ продолжала осуществлять программу правового развития, направленную на укрепление потенциала для юристов и адвокатов в Индии, Китае, Объединенной Республике Танзания, Таиланде и на Филиппинах. Он направлен на создание механизма долгосрочного участия отобранной группы репортеров, прошедших подготовку по вопросам отчетности в области безопасности дорожного движения. Учебные занятия для журналистов также проводились на ключевых глобальных мероприятиях, таких как конференция «Безопасность 2018 года». Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения организовало подготовку 205 участников из организаций гражданского общества, средств массовой информации и правительственных учреждений по вопросам информационно-пропагандистских кампаний, посвященных политике в области безопасности дорожного движения.

74. В мае 2019 года Международная дорожная федерация и Фонд «Тоталь» выступили с инициативой создания коалиции частного сектора по безопасности дорожного движения в Объединенной Республике Танзания. Цель коалиции заключается в том, чтобы в тесном сотрудничестве с международными учреждениями, НПО и местными органами власти объединить усилия заинтересованных сторон частного сектора в целях повышения безопасности дорожного движения.

75. Международная автомобильная федерация в сотрудничестве с глобальным рекламным агентством «Джей-Си-Деко» и Фондом ФИА «Автомобиль и общество» продолжала пропагандировать кампанию #3500LIVES, которая была представлена более чем в 80 странах.

76. Партнерами было организовано несколько конференций: «Каждое путешествие, каждый ребенок», которая была проведена в октябре 2017 года в Лондоне Инициативой в области детского здоровья и Фондом ФИА «Автомобиль и общество»; «Безопасность 2018 года, состоявшейся в Бангкоке в ноябре 2018 года; международная конференция на тему «От концепции ноль к цели ноль», состоявшаяся в Испании в декабре 2018 года по инициативе Фонда МАПФРЭ; саммит по безопасности дорожного движения и туризму, организованный Ассоциацией за безопасное международное дорожное движение в мае 2019 года; и Форум по предупреждению детского травматизма, проведенный организацией «Безопасные дети во всем мире» в Вашингтоне, округ Колумбия, в июле

2019 года. Технические комитеты Всемирной дорожной ассоциации организовали различные семинары в Исламской Республике Иран по вопросу о системном подходе к безопасности, а в Китае и Малайзии — по вопросу о более безопасных дорогах.

## **VI. Сбор данных и исследования, а также мониторинг хода проведения Десятилетия действий**

77. ВОЗ опубликовала Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год, в котором подчеркивается, что в результате дорожно-транспортных происшествий погибает 1,35 миллиона человек в год и что в настоящее время дорожно-транспортный травматизм является главной причиной смертности людей в возрасте от 5 до 29 лет. В докладе также показано, что основная часть бремени ложится на плечи пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, особенно проживающих в развивающихся странах. Число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий снижалось в 48 странах и возрастало в 104 странах. В докладе содержится призыв к более комплексному подходу к предупреждению дорожно-транспортного травматизма и более эффективному осуществлению эффективных мер по достижению целей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития.

78. Глобальный форум по безопасности дорожного движения приступил к обсуждению определения серьезного травматизма, которое основывается на максимально сокращенной шкале травматизма и сокращенной шкале травматизма в сочетании с концепцией риска постоянного нарушения здоровья, используемой в Швеции.

79. В ноябре 2018 года ВОЗ организовала в рамках первого Африканского форума по безопасности дорожного движения практикум по укреплению систем регистрации актов гражданского состояния и демографической статистики в странах в целях повышения качества данных о смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Важность этого была отражена в Марракешской декларации, которая была одобрена участвующими государствами-членами. С учетом успеха первого форума и сохраняющегося интереса и приверженности в Африканском регионе делу оказания поддержки в деле совершенствования систем данных ВОЗ в сотрудничестве с такими международными партнерами, как Международная автомобильная федерация, Всемирный банк и Международный транспортный форум, организовала в апреле 2019 года в Тунисе второй многострановой практикум.

80. Продолжались усилия по повышению качества данных о безопасности дорожного движения на региональном уровне посредством создания и укрепления региональных центров мониторинга безопасности дорожного движения. Опираясь на успехи Иbero-американского центра наблюдения за безопасностью дорожного движения в повышении роли безопасности дорожного движения в политической повестке дня и укреплении регионального сотрудничества, Международный транспортный форум, Всемирный банк и Международная автомобильная федерация работали над созданием других региональных центров наблюдения за безопасностью дорожного движения. В апреле 2019 года министры транспорта африканских стран одобрили создание Африканского центра наблюдения за безопасностью дорожного движения, а в июне 2019 года в Южной Африке под эгидой Африканского союза и Программы по транспортной политике в Африке при финансовой поддержке Глобального фонда обеспечения безопасности дорожного движения и при содействии организации «ЮКЭйд» была проведена его первая генеральная ассамблея. В марте 2019 года вопрос о

создании Азиатского центра наблюдения за безопасностью дорожного движения обсуждался в Сингапуре в ходе практикума, организованного Всемирным банком, Международной автомобильной федерацией, Азиатским банком развития и Международным транспортным форумом с участием ЭСКАТО, и ожидается, что он будет создан в 2020 году.

81. Международная дорожная федерация создала свое глобальное хранилище дорожных данных в качестве вклада в работу региональных центров наблюдения за безопасностью дорожного движения. Платформа включает в себя всеобъемлющие наборы данных, ежегодно составляемые Федерацией, а также различные инструменты агрегирования и визуализации данных («приборные панели») для облегчения анализа данных.

82. ЭСКЗА провела обследование по сбору и обработке данных о дорожно-транспортных происшествиях в арабских странах в период с июля по октябрь 2018 года. Выводы подтвердили необходимость создания регионального центра наблюдения за безопасностью дорожного движения для повышения точности, надежности и однородности данных и информации о безопасности дорожного движения в арабском регионе.

83. Группа Международной дорожной федерации по международным данным о безопасности дорожного движения и их анализу опубликовал свой ежегодный доклад о безопасности дорожного движения за 2019 год, в котором она проанализировала показатели безопасности дорожного движения в 33 странах, главным образом с высоким уровнем дохода. В докладе было показано, что, несмотря на некоторый прогресс, для достижения 50-процентного показателя сокращения к 2020 году улучшения были слишком медленными.

84. В рамках программы «Безопасные городские улицы» Международная дорожная федерация продолжала оказывать поддержку городам в отслеживании прогресса в деле повышения безопасности дорожного движения в городах. В докладе «Глобальные контрольные показатели безопасности дорожного движения в городах», опубликованном в ноябре 2018 года, представлены показатели безопасности дорожного движения, собранные в 31 городе для облегчения оценки, мониторинга и сопоставления результатов в области безопасности дорожного движения.

85. Электронное обследование психологических установок пользователей дорог является глобальной инициативой Института Виаса и координируется 12 организациями, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения во всем мире. Его цель заключается в систематическом сборе национальных данных о показателях безопасности дорожного движения в целях установления показателей эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и содействия международным сопоставлениям и сопоставлению с контрольными показателями. Уже более 50 стран присоединились к этой инициативе. В июне 2019 года в Брюсселе состоялся симпозиум, на котором были представлены первые результаты второго этапа обследования, в котором приняли участие эксперты из 19 стран.

86. В докладе группы Международной дорожной федерации по международным данным о безопасности дорожного движения и их анализу изучалась взаимосвязь между скоростью и риском дорожно-транспортных происшествий. В рамках Международной программы оценки состояния дорог было выпущено четвертое издание книги «Вакцины для дорог», в котором освещается текущее состояние дорог в мире. ЭСКАТО провела в 2018 году исследования по вопросам превышения скорости и вождения в нетрезвом виде при финансовой поддержке со стороны Российской Федерации. Глобальный механизм обеспечения

безопасности дорожного движения и Институт мировых ресурсов опубликовали доклад, озаглавленный «Устойчивое и безопасное развитие: концепция и руководство по достижению нулевого показателя смертности на дорогах», в котором содержатся руководящие указания для всех заинтересованных сторон, участвующих в принятии решений в области транспорта. Фонд также завершил исследование по оценке экономического воздействия дорожно-транспортного травматизма «Высокий уровень дорожно-транспортного травматизма», в котором подчеркивается долгосрочное воздействие устойчивого снижения уровня дорожно-транспортного травматизма на национальный доход и социальные выплаты. Фонд МАПФРЭ и компания «Бош Испания» провели исследование по вопросу о недостаточном внимании водителей автомобилей к велосипедистам.

## **VII. Финансовая поддержка**

87. В соответствии с резолюцией [72/271](#) Генеральной Ассамблеи в апреле 2018 года в Нью-Йорке был учрежден Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения с целью оказания государствам-членам помощи в существенном сокращении числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий и сокращении экономического ущерба в результате таких происшествий. С момента своего создания Фонд собрал почти 20 млн долл. США в виде объявленных взносов и приступил к осуществлению первых пяти экспериментальных проектов. Его секретариат, принимающей стороной которого выступила ЕЭК, организовал два совещания ее руководящих органов в 2018 году и планирует провести следующий раунд совещаний в конце 2019 года, после чего будет объявлен первый официальный конкурс предложений.

88. Глобальный фонд дорожной безопасности управлял портфелем из 22 грантов, выделенных и реализуемых в партнерстве с кредитными операциями Всемирного банка. Сумма грантов составила более 4 млн долл. США, а их средства используются в более чем 30 странах в рамках двусторонних или региональных мероприятий, и все они включали деятельность в области исследований и разработок. Кроме того, после проведения конкурса заявок в 2018 году будет обеспечено финансирование по меньшей мере 12 грантов, реализация которых начнется во второй половине 2019 года.

89. Европейский союз инвестировал более 170 млн евро в обеспечение безопасности дорожного движения в рамках шестой и седьмой рамочных программ и программы «Горизонт 2020». В апреле 2019 года Европейская комиссия совместно с Европейским инвестиционным банком запустила платформу «Более безопасный транспорт». Она также внесла финансовый вклад в Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и в настоящее время представлена в его совете. Европейский инвестиционный банк уделяет все больше внимания безопасности дорожного движения на глобальном уровне, предоставляя финансирование и техническую помощь в области инфраструктуры и исследований и разработок для проектов государственного и частного секторов.

90. При поддержке Всемирного банка, региональных банков развития, национальных правительств и частных дорожных операторов дороги стали более безопасными благодаря улучшению управления безопасностью дорожного движения после того, как на эти цели было выделено более 70 млрд долл. США. Модернизация инфраструктуры обеспечения безопасности и контроля скорости была проведена в Австралии, Белизе, Бразилии, Вьетнаме, Гане, Доминике, Индии, Испании, Китае, Колумбии, Малайзии, Непале, Новой Зеландии,



Португалии, Самоа, Объединенной Республике Танзания, Саудовской Аравии, Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, Сент-Люсии, Филиппинах и Эфиопии.

91. Несколько фондов и организаций частного сектора финансировали мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные с пятью основными направлениями Десятилетия действий, включая Фонд Абертиса, Фонд АО, Блумбергскую благотворительную организацию, Федекс, Фонд ФИА, Международную автомобильную федерацию, Фонд Ботнар, Фонд МАПФРЕ, компании «Дженерал моторс» и «Джонсон и Джонсон», «Тоталь», «Шелл» и «Мишлен», Фонд «Трафикура», Фонд «Тоталь» и Фонд УПС.

## VIII. Выводы и рекомендации

92. Со времени представления предыдущего доклада Генеральной Ассамблее государства-члены и международное сообщество предприняли ряд национальных, региональных и глобальных инициатив на высоком уровне.

93. Сообщается о деятельности по пяти основным направлениям глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В основе многих из этих инициатив лежат вопросы безопасности детей.

94. Хотя, как указано в опубликованном ВОЗ Докладе о глобальном положении дел в области безопасности дорожного движения за 2018 год, смертность в результате ДТП стабилизировалась, значительного сокращения не наблюдалось, и в настоящее время дорожно-транспортный травматизм является основной причиной смертности детей и молодежи в возрасте от пяти до 29 лет.

95. Необходимы дальнейшие действия для ликвидации смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и поддержания безопасной дорожной среды.

96. В этой связи Генеральная Ассамблея, возможно, пожелает подумать о том, как наилучшим образом отреагировать на тот факт, что конечным сроком достижения задачи 3.6 Целей в области устойчивого развития является 2020 год. Поскольку, основываясь на текущих прогнозах, этот целевой показатель не будет достигнут, возможно, стоит рассмотреть вопрос о продлении срока его достижения до 2030 года в рамках соответствующего форума. Этот крайний срок отражает более реалистичный период, в течение которого можно сократить вдвое число погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий. Он увязан с региональными целями, которые были приняты или в настоящее время рассматриваются, и учитывает имеющиеся знания и необходимость изменений на системном уровне.

97. Кроме того, Генеральной Ассамблее рекомендуется обратиться к государствам-членам с призывом:

а) обеспечить на самом высоком правительственном уровне политическое руководство в целях обеспечения межсекторальной и скоординированной деятельности многих министерств, включая министерства здравоохранения, транспорта, инфраструктуры, образования и внутренних дел;

б) приоритизировать на национальном и субнациональном уровнях системные изменения, способствующие безопасной ходьбе пешком, езде на велосипеде и общественном транспорте;



- с) поощрять применение системного подхода к обеспечению безопасности при принятии всех решений, в том числе в области землепользования и транспортного планирования, при спецификации безопасности при закупке транспортных средств и транспортных услуг, ключевых показателей эффективности инвестиций в дорожную инфраструктуру и в политику, стимулирующую безопасную эксплуатацию общественного транспорта и коммерческих транспортных средств;
- д) исключить продажу новых транспортных средств, не отвечающих минимальным требованиям безопасности Организации Объединенных Наций или эквивалентным национальным стандартам, и поддержать обязательное использование рейтинговых этикеток для предоставления потребителям достоверной информации о безопасности транспортных средств;
- е) выделить достаточные ресурсы для наращивания потенциала в области оценки безопасности дорожного движения и, где это необходимо, модернизации дорожной инфраструктуры с целью внедрения принципов безопасности дорожного движения;
- ф) присоединиться к международно-правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и поощрять и осуществлять эти конвенции;
- г) повысить качество данных, в том числе путем активизации усилий по сбору данных об управлении безопасностью дорожного движения и об экономической эффективности принимаемых мер, а также о медицинских, социальных и экономических последствиях дорожно-транспортных происшествий;
- h) активно участвовать в подготовке пятого Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире;
- i) вносить финансовые взносы в Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения или другие механизмы финансирования;
- j) принять активное участие в третьей Глобальной конференции министров по безопасности дорожного движения в целях обзора прогресса в достижении целей Десятилетия действий и соответствующих целевых показателей Целей в области устойчивого развития и предоставить государствам-членам возможность продолжить обсуждение путей достижения этих целей к 2030 году, в том числе, при необходимости, путем мобилизации ресурсов из государственного и частного секторов, таких как благотворительные организации, для поддержки действий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- к) просить представить Генеральной Ассамблее на ее семьдесят шестой сессии доклад по этим вопросам.