



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
18 August 2020
Russian
Original: English

Семьдесят четвертая сессия

Пункт 12 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Бурунди, Вьетнам, Германия, Испания, Катар, Кипр, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монако, Монголия, Мьянма, Непал, Нидерланды, Никарагуа, Оман, Португалия, Российская Федерация, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словения, Таиланд, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Франция, Центральноафриканская Республика, Чехия, Швеция, Экваториальная Гвинея, Эритрея и Южная Африка: проект резолюции

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свои резолюции [57/309](#) от 22 мая 2003 года, [58/9](#) от 5 ноября 2003 года, [58/289](#) от 14 апреля 2004 года, [60/5](#) от 26 октября 2005 года, [62/244](#) от 31 марта 2008 года, [64/255](#) от 2 марта 2010 года, [66/260](#) от 19 апреля 2012 года, [68/269](#) от 10 апреля 2014 года, [70/260](#) от 15 апреля 2016 года и [72/271](#) от 12 апреля 2018 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

рассмотрев записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире¹, и содержащиеся в нем рекомендации,

подтверждая свою резолюцию [70/1](#) «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство неустанно прилагать усилия для полного осуществления Повестки дня к 2030 году, обеспечивая, чтобы никто не был забыт, признание ею того, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность сбалансированному и комплексному обеспечению устойчивого развития во всех его трех — экономическом, социальном и экологическом — компонентах, а также

¹ [A/74/304](#) и [A/74/304/Corr.1](#).



закреплению результатов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и завершению всего, что не удалось сделать за время, отведенное для их достижения,

напоминая о том, что цели и задачи в области устойчивого развития носят комплексный и неделимый характер и обеспечивают сбалансированность всех трех компонентов устойчивого развития, и признавая важность решения сформулированных в Повестке дня на период до 2030 года задач, касающихся безопасности дорожного движения,

ссылаясь на принятую Конференцией Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III) Новую программу развития городов², в которой, принимая во внимание, что большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых люди гибнут или получают травмы, происходят в городских районах, уделяется надлежащее внимание вопросам безопасности дорожного движения и доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологичным видам общественного транспорта и немоторизованным транспортным средствам,

отмечая, что смертность и серьезный травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в подавляющем большинстве случаев можно предотвратить и что, несмотря на некоторое улучшение положения во многих странах, в том числе в развивающихся странах, такие смертность и травматизм остаются одной из основных проблем в области здравоохранения и развития, имеющей широкие социальные и экономические последствия, которые, если ими не заниматься, могут негативно сказаться на ходе достижения целей в области устойчивого развития,

учитывая, что в сочетании с издержками для некоторых стран, ежегодно составляющими до 5 процентов их валового внутреннего продукта, фактор человеческих страданий ставит задачу снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в число экономических и социальных приоритетов, особенно для некоторых стран, и что направление средств на обеспечение безопасности дорожного движения положительно отражается на здоровье населения и экономике,

принимая во внимание, что проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий относится также к разряду вопросов социальной справедливости, поскольку именно представители малоимущих и уязвимых слоев населения чаще всего являются также уязвимыми участниками дорожного движения — пешеходами, велосипедистами, пользователями моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств и пассажирами, пользующимися небезопасным общественным транспортом, — которые непомерно подвержены рискам и опасности дорожно-транспортных происшествий, что может привести к формированию порочного круга нищеты, усугубляемой потерей доходов, и напоминая, что правила безопасности дорожного движения призваны гарантировать безопасность всем пользователям,

учитывая, что обеспечение безопасности дорожного движения требует решения более широких вопросов равноправного доступа к средствам передвижения, и что одним из ключевых элементов безопасности дорожного движения является содействие развитию экологичных видов транспорта, в частности безопасного общественного транспорта, и обеспечению безопасности пешеходного и велосипедного движения,

² Резолюция 71/256, приложение.

принимая во внимание важность укрепления институционального потенциала и продолжения международного сотрудничества, включая сотрудничество Юг — Юг и трехстороннее сотрудничество, сотрудничество стран, которые совместно пользуются трансграничными дорогами, и сотрудничество региональных и международных организаций, для обеспечения дальнейшей поддержки усилий по повышению безопасности дорожного движения во всем мире, особенно в развивающихся странах, и оказания при необходимости поддержки для достижения целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и Повестки дня на период до 2030 года,

особо отмечая, что, хотя каждая страна сама несет главную ответственность за свое собственное экономическое и социальное развитие, и что роль национальной политики, приоритетов и стратегий развития в контексте достижения целей в области устойчивого развития переоценить невозможно, международное государственное финансирование играет важную роль в дополнении усилий стран по мобилизации внутренних государственных ресурсов, особенно в беднейших и наиболее уязвимых странах с ограниченными внутренними ресурсами,

выражая свою обеспокоенность тем, что число дорожно-транспортных происшествий остается неприемлемо высоким и что во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма — в них ежегодно гибнет более 1,35 миллиона человек и почти 50 миллионов человек получают травмы, причем 90 процентов случаев гибели людей и травматизма происходят в развивающихся странах, — и будучи обеспокоена тем, что во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной гибели детей и молодых людей в возрасте 15–29 лет,

выражая также свою обеспокоенность тем, что задача 3.6 цели 3 в области устойчивого развития не будет решена к 2020 году, и отмечая, что существенного прогресса можно добиться путем укрепления национального руководства, глобального сотрудничества, осуществления обоснованных стратегий и взаимодействия со всеми соответствующими субъектами, включая частный сектор, а также применения дополнительных новаторских подходов,

выражая далее свою обеспокоенность тем, что во многих странах по-прежнему не принимается и не реализуется достаточно мер в области безопасности дорожного движения,

признавая ведущую роль Омана и Российской Федерации в деле привлечения внимания международного сообщества к глобальному кризису в области безопасности дорожного движения,

выражая признательность государствам-членам, которые взяли на себя ведущую роль и приняли всеобъемлющее законодательство, касающееся основных факторов риска, в том числе неиспользования ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управления транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышения скорости, и привлекая внимание к другим факторам риска, таким как плохая видимость, состояние здоровья и употребление лекарственных препаратов, негативно отражающихся на безопасности управления транспортным средством, усталость и применение наркотических средств, психотропных препаратов и психоактивных веществ и использование мобильных телефонов и других электронных устройств и средств обмена текстовыми сообщениями,

рекомендуя государствам-членам поощрять формирование партнерств с участием многих заинтересованных сторон для решения проблемы безопасности уязвимых участников дорожного движения, оказания первой помощи

пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и авариях, учебной подготовки и разъяснительной работы, особенно в развивающихся и наименее развитых странах,

учитывая позитивные сдвиги, которых некоторым государствам-членам удалось добиться в предоставлении пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и членам их семей всеобщего доступа к медицинскому обслуживанию на догоспитальном, стационарном и послегоспитальном этапах лечения, а также на этапах реабилитации и реинтеграции,

принимая во внимание работу системы Организации Объединенных Наций, в частности ведущую роль Всемирной организации здравоохранения в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, по созданию, реализации и контролю за осуществлением различных аспектов Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) и решимость Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Детского фонда Организации Объединенных Наций и Международной организации труда и ряда других структур оказывать поддержку этим усилиям, а также готовность Всемирного банка и региональных банков развития финансировать осуществление проектов и программ в области безопасности дорожного движения, в частности в развивающихся странах,

принимая во внимание также уроки, полученные в ходе осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), такие как необходимость содействия применению комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, например системного подхода к обеспечению безопасности на дорогах и концепции нулевой смертности на дорогах, поиска долгосрочных и устойчивых решений в области обеспечения безопасности и укрепления национального межсекторального сотрудничества, включая взаимодействие с неправительственными организациями и гражданским обществом и научными кругами, а также деловыми и промышленными кругами, которые вносят вклад в социально-экономическое развитие стран и оказывают влияние на него,

высоко оценивая руководящую роль Всемирной организации здравоохранения в деле предупреждения травматизма на дорогах и ее роль в деле осуществления возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата, который заключается в том, чтобы в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения³,

выражая признательность региональным комиссиям Организации Объединенных Наций за их работу по активизации деятельности в области безопасности дорожного движения и содействию укреплению политической приверженности делу обеспечения безопасности дорожного движения и усилия, направленные на постановку целей снижения показателей травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на региональном и национальном уровнях, и особенно выражая признательность Европейской экономической комиссии за ее работу по разработке глобальных правовых документов по безопасности дорожного движения, включая международные конвенции и соглашения, технические стандарты, резолюции и рекомендации по надлежащей практике, а также по сопровождению 59 глобальных и

³ См. резолюцию 58/289.

региональных правовых документов, которые составляют общепринятую правовую и техническую базу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок,

особо отмечая роль структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» в качестве механизма консультаций для содействия международному сотрудничеству в области безопасности дорожного движения,

высоко оценивая работу двух групп экспертов Европейской экономической комиссии, в частности Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и Группы экспертов по безопасности на железнодорожных переездах, и учитывая непрерывные усилия Глобального форума по безопасности дорожного движения и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств по повышению безопасности транспортных средств и дорожного движения,

отмечая, что неуклонный прогресс в развитии автомобильных и цифровых технологий мог бы повысить безопасность дорожного движения, в том числе благодаря последовательному созданию высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств для использования в условиях дорожного движения, и с удовлетворением отмечая в этой связи принятие под эгидой Европейской экономической комиссии резолюции Глобального форума по безопасности дорожного движения о внедрении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения,

с одобрением отмечая проекты по анализу работы по повышению безопасности дорожного движения, осуществляемые Европейской экономической комиссией во взаимодействии с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна в рамках Счета развития Организации Объединенных Наций и с Экономической комиссией для Африки при поддержке со стороны Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, и работу по повышению значимости безопасности дорожного движения, проводимую Экономической и социальной комиссией для Западной Азии, которые направлены на расширение возможностей отдельных стран решать проблемы безопасности дорожного движения, и с признательностью отмечая разработку и внедрение систем управления безопасностью дорожного движения для различных организаций, например обширную работу Международной организации по стандартизации по разработке требований в отношении систем управления безопасностью дорожного движения⁴,

принимая во внимание ряд других важных международных усилий в области безопасности дорожного движения, включая разработку Международным союзом автомобильного транспорта согласованных и международно признанных стандартов подготовки специалистов автодорожного транспорта, а также разработку Всемирной дорожной ассоциацией обновленного пособия по безопасности дорожного движения, содержащего рекомендации для должностных лиц на различных уровнях в отношении мер, которые могут способствовать повышению безопасности дорожной инфраструктуры,

с удовлетворением отмечая усилия, предпринимаемые Специальным посланником по безопасности дорожного движения при секретариатской поддержке со стороны Европейской экономической комиссии для результативной мобилизации на высоком уровне стойкой приверженности делу безопасности дорожного движения путем содействия соблюдению правовых документов

⁴ См. Международная организация по стандартизации, ISO 3900: 2012.

Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и повышения осведомленности о них, распространения информации о передовой практике посредством участия в глобальных и региональных конференциях и агитации за увеличение финансирования на цели безопасности дорожного движения во всем мире,

приветствуя создание Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения для поддержки прогресса в достижении всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения целей в области устойчивого развития и соответствующих глобальных целевых показателей и с признательностью отмечая усилия организаций системы Организации Объединенных Наций, в частности Европейской экономической комиссии, и Специального посланника Генерального секретаря, направленные на то, чтобы ввести этот фонд в действие,

учитывая приверженность государств-членов и гражданского общества делу обеспечения безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует их участие в Глобальной неделе безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в том числе в пятой неделе, проведенной 6–12 мая 2019 года,

учитывая также неизменную приверженность государств-членов и всех заинтересованных сторон, включая гражданское общество, делу обеспечения безопасности дорожного движения, проявлением которой служит ежегодное проведение в третье воскресенье ноября Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий,

принимая во внимание усилия государств-членов по содействию решению проблемы безопасности дорожного движения на международном уровне, которые находят выражение в проведении исследований и сборе доказательств, необходимых для формирования политики, а также в содействии распространению передового опыта для повышения безопасности транспортных средств и объектов инфраструктуры, а также обеспечения надлежащего поведения людей в условиях дорожного движения,

учитывая, что обеспечение базовых условий и услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств, особенно ввиду той решающей роли, которую законодательные органы могут сыграть в принятии всеобъемлющих и действенных правил и законов в области безопасности дорожного движения и в их применении, признавая при этом, тем не менее, что существует общая обязанность двигаться к такому миру, в котором не будет дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами, и что для решения проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, необходимо взаимодействие с участием многих заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный сектора, научные круги, профессиональные организации, неправительственные организации и средства массовой информации,

подчеркивая необходимость с учетом приближения в 2020 году срока окончания Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также срока, отведенного для решения задачи 3.6 в рамках цели 3 в области устойчивого развития и достижения соответствующих целей в области безопасности дорожного движения в рамках Повестки дня на период до 2030 года, определить новые сроки для снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий,

высоко оценивая руководящую роль правительства Российской Федерации, правительства Бразилии и правительства Швеции в связи с организацией глобальных конференций на уровне министров и на высоком уровне по вопросам безопасности дорожного движения, по итогам которых были приняты соответственно Московская декларация (2009 год)⁵, Бразилианская декларация (2015 год) и Стокгольмская декларация (2020 год),

отмечая различные международные мероприятия, проведенные в последнее время в целях развития партнерства и обмена специальными знаниями и передовым опытом в области повышения безопасности дорожного движения, включая Международную конференцию по безопасности дорожного движения, прошедшую в Лондоне 3 и 4 сентября 2019 года,

1. *вновь предлагает* государствам-членам и международному сообществу активизировать взаимодействие на национальном, региональном и международном уровнях для решения связанных с безопасностью дорожного движения амбициозных задач, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁶;

2. *одобряет* Стокгольмскую декларацию, принятую на третьей Глобальной конференции министров по безопасности дорожного движения, прошедшей в Стокгольме 19 и 20 февраля 2020 года;

3. *провозглашает* период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, на которое ставится цель снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в период 2021–2030 годов, и в этой связи призывает государства-члены продолжать до 2030 года деятельность по решению всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач в рамках целей в области устойчивого развития, включая задачу 3.6, в соответствии с обязательством, которое было принято на Политическом форуме высокого уровня по устойчивому развитию, созванном в 2019 году под эгидой Генеральной Ассамблеи, особенно с учетом оставшейся части Десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития к 2030 году во всей их полноте;

4. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, действуя в консультации с другими партнерами по линии «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами, разработать план действий на второе Десятилетие, который станет руководящим документом, направленным на поддержку достижения целей Десятилетия;

5. *рекомендует* государствам-членам обеспечить политическую приверженность и ответственность на самом высоком возможном уровне в целях повышения безопасности дорожного движения и разработать и/или претворить в жизнь стратегии и планы обеспечения безопасности дорожного движения при участии всех соответствующих заинтересованных сторон, включая, сообразно обстоятельствам, все сектора и уровни руководства;

6. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии всеобъемлющих законов, касающихся ключевых факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управление транспортным средством под

⁵ A/64/540, приложение.

⁶ Резолюция 70/1.

воздействием алкоголя, а также превышение скорости, и рассмотреть вопрос о введении в действие надлежащих, эффективных и основанных на фактических и/или научных данных законов, касающихся других факторов риска, связанных с невнимательным вождением или управлением транспортным средством в неадекватном состоянии;

7. *подтверждает* роль и значение правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, таких как Конвенция 1949 года о дорожном движении⁷, Конвенция 1968 года о дорожном движении⁸, Конвенция 1968 года о дорожных знаках и сигналах⁹, соглашения 1958 и 1998 годов о введении технических правил для транспортных средств, соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств и соглашение 1957 года о перевозке опасных грузов, в содействии обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях и выражает признательность тем государствам-членам, которые присоединились к этим международно-правовым документам по безопасности дорожного движения;

8. *рекомендует* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, и в дополнение к присоединению к ним применять, внедрять и пропагандировать предписываемые ими положения или нормы безопасности;

9. *рекомендует также* государствам-членам прилагать усилия по обеспечению безопасности и защиты всех участников дорожного движения посредством создания более безопасной дорожной инфраструктуры с учетом потребностей моторизованного и немоторизованного транспорта и других уязвимых участников дорожного движения, особенно на дорогах с наиболее высоким уровнем риска и высокими показателями дорожно-транспортных происшествий, на основе сочетания надлежащего планирования и оценки безопасности, в том числе путем определения районов с высоким уровнем опасности дорожно-транспортных происшествий, а также на основе проектирования, строительства и технического обслуживания дорог, систем управления дорожным движением и другой инфраструктуры, с учетом географических особенностей страны;

10. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии принципов и мер по осуществлению положений Организации Объединенных Наций о безопасности автотранспортных средств или равноценных национальных норм для обеспечения того, чтобы все новые автотранспортные средства отвечали применимым минимальным требованиям защиты водителей и пассажиров и других участников дорожного движения и в стандартном исполнении были оснащены ремнями безопасности, подушками безопасности и системами активной безопасности;

11. *предлагает также* государствам-членам, которые еще не сделали этого, заняться решением проблемы безопасности дорожного движения на основе целостного подхода, начиная с внедрения или поддержания систем управления безопасностью дорожного движения, включая при необходимости межведомственное взаимодействие и разработку национальных планов по безопасности дорожного движения;

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671.

⁸ *Ibid.*, vol. 1042, No. 15705.

⁹ *Ibid.*, vol. 1091, No. 16743.

12. *рекомендует* государствам-членам рассмотреть вопрос о включении положений о безопасности дорожного движения в качестве неотъемлемого элемента планирования землепользования, проектирования улиц, транспортной системы и управления с учетом потребностей уязвимых участников дорожного движения в городских и сельских районах, в частности путем содействия применению, сообразно обстоятельствам, комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения;

13. *рекомендует также* государствам-членам принять меры по распространению знаний и повышению осведомленности населения о безопасности дорожного движения путем проведения просветительских, учебных и пропагандистских кампаний, особенно среди молодежи, и меры по пропаганде передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения среди населения;

14. *рекомендует далее* государствам-членам укреплять институциональный потенциал путем надлежащей подготовки и повышения квалификации кадров по вопросам законодательства и его применения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, безопасности транспортных средств, совершенствования инфраструктуры, общественного транспорта и ухода за пострадавшими в дорожно-транспортных происшествиях, а также сбора, анализа и распространения дезагрегированных данных в целях разработки и осуществления эффективной и обоснованной политики;

15. *предлагает* государствам-членам рассмотреть возможность создания механизмов для проведения периодической проверки транспортных средств на предмет обеспечения соответствия всех вновь производимых и находящихся в эксплуатации транспортных средств основным требованиям безопасности транспортных средств;

16. *рекомендует* государствам-членам предоставлять предназначенную для потребителей информацию о безопасности транспортных средств с помощью не связанных с производителями транспортных средств программ оценки новых автомобилей и рекомендует также государствам-членам предоставлять такую информацию для потребителей, в частности Всемирной организации здравоохранения, и другим странам, особенно развивающимся странам и наименее развитым странам;

17. *рекомендует также* государствам-членам пропагандировать экологически чистые, безопасные, доступные и недорогие виды качественного транспорта, особенно общественного и немоторизованного транспорта, а также безопасную интеграцию разных видов транспорта в качестве средства повышения безопасности дорожного движения, обеспечения социальной справедливости, улучшения состояния здоровья людей и совершенствования городского планирования, включая устойчивость городов к потрясениям и связи между городскими и сельскими районами, и в этой связи учитывать соображения безопасности дорожного движения и возможности передвижения в рамках усилий по достижению устойчивого развития;

18. *предлагает* государствам-членам поощрять и стимулировать разработку, применение и внедрение существующих и будущих технологий и других нововведений в целях повышения доступности и повышения безопасности дорожного движения во всех аспектах — от предотвращения дорожно-транспортных происшествий до реагирования на чрезвычайные ситуации и оказания помощи пострадавшим — с уделением особого внимания потребностям в области безопасности тех наиболее уязвимых участников дорожного движения, включая

пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и пользователей общественного транспорта;

19. *призывает* коммерческие и промышленные предприятия всех размеров и секторов вносить вклад в достижение связанных с безопасностью дорожного движения целей в области устойчивого развития, в том числе путем применения принципов, лежащих в основе комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, на всех этапах их производственно-сбытовой цепи, сообразно обстоятельствам и в соответствии с национальным законодательством;

20. *рекомендует* государствам-членам обеспечить принятие, реализацию и соблюдение принципов и мер, с тем чтобы активно обеспечивать и повышать безопасность пешеходов и способствовать безопасности и развитию велосипедного транспорта для повышения наряду с этим безопасности дорожного движения и достижения более масштабных результатов в области здравоохранения, в частности предотвращения травматизма и профилактики неинфекционных заболеваний;

21. *предлагает* государствам-членам разрабатывать и проводить соответствующие социальные маркетинговые кампании для повышения осведомленности и ежегодно в третье воскресенье ноября отмечать Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий;

22. *рекомендует* государствам-членам улучшить догоспитальную помощь, включая экстренную медицинскую помощь и оперативное реагирование на дорожно-транспортные происшествия, рекомендации по организации стационарной и амбулаторной травматологической помощи и работу реабилитационных служб и просит Всемирную организацию здравоохранения оказать государствам-членам поддержку в этих усилиях;

23. *предлагает* государствам-членам по просьбе других государств-членов распространять информацию о передовом опыте и стандартах относительно причин дорожно-транспортных происшествий и аварий и их предотвращения соответственно на двустороннем, региональном и международном уровнях, в том числе через Всемирную организацию здравоохранения, что может сыграть решающую роль в восполнении существующей нехватки информации и устранении ее недостатков;

24. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять стратегии обеспечения безопасности дорожного движения для защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения, в частности детей, молодежи, пожилых людей и инвалидов, принимая во внимание, сообразно обстоятельствам, соответствующие обязательства государств-членов по применимым правовым документам Организации Объединенных Наций;

25. *рекомендует* государствам-членам и предприятиям частного сектора, которые еще не сделали этого, создать эффективный механизм для уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий и снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и увечий, происходящих по вине профессиональных водителей, включая водителей коммерческих транспортных средств, с учетом специфических для данного вида деятельности опасностей, включая усталость;

26. *предлагает* государствам-членам обеспечить полноценный учет гендерной проблематики во всех процессах выработки и проведения политики в связи с вопросами возможностей передвижения и безопасности дорожного

движения, особенно в том, что касается дорог и прилегающих к ним районов и общественного транспорта;

27. *рекомендует* государствам-членам разрабатывать и осуществлять всеобъемлющие законы и правила в отношении мотоциклетного движения, включая вопросы обучения, выдачи водительских прав, регистрации транспортных средств, условий труда и использования мотоциклистами шлемов и средств индивидуальной защиты, в соответствии с действующими международными стандартами, принимая во внимание непропорционально высокие и растущие показатели смертности и травматизма среди мотоциклистов во всем мире, особенно в развивающихся странах;

28. *предлагает* государствам-членам разработать при участии работодателей и работников государственную политику по снижению числа связанных с работой дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы обеспечить соблюдение международных норм безопасности и гигиены труда, норм безопасности дорожного движения и норм, регламентирующих адекватные условия дорожного движения и надлежащее состояние транспортных средств, уделяя особое внимание вопросу об условиях труда профессиональных водителей, включая водителей коммерческих транспортных средств;

29. *предлагает также* государствам-членам обеспечивать скорейшую реабилитацию и социальную реинтеграцию, в том числе в сфере труда, лиц, получивших травмы и ставших инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий, а также всеобъемлющую поддержку пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий и членов их семей;

30. *предлагает далее* государствам-членам продолжать применять системы квалификационной аттестации профессиональных водителей, разработанные на основе международно признанных стандартов, включая учебную подготовку, сертификацию и выдачу водительского удостоверения, соблюдать требования в отношении ограничения продолжительности нахождения водителя за рулем и создания условий труда, позволяющих целенаправленно устранять основные причины дорожно-транспортных происшествий и аварий с участием тяжелых коммерческих транспортных средств, признавая, что фактор отвлечения внимания является одной из существенных причин дорожно-транспортных происшествий и аварий;

31. *предлагает* государствам-членам поддерживать, сообразно обстоятельствам, деятельность Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и предлагает Генеральному секретарю рассмотреть вопрос о продлении срока полномочий Специального посланника по безопасности дорожного движения на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

32. *с удовлетворением отмечает* меры, принимаемые Генеральным секретарем, организациями системы Организации Объединенных Наций и Департаментом по вопросам охраны и безопасности Секретариата для повышения безопасности дорожного движения путем осуществления разработанной системой Организации Объединенных Наций стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в целях уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в таких происшествиях сотрудников Организации Объединенных Наций и гражданских лиц в принимающих странах;

33. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, а также другие соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций продолжать деятельность, направленную на содействие реализации задач, связанных с безопасностью

дорожного движения целей, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, руководствуясь при этом необходимостью обеспечить слаженность действий всей системы;

34. *вновь обращается с призывом* к правительствам взять на себя ведущую роль в осуществлении мероприятий в поддержку достижения добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг, а также решения связанных с безопасностью дорожного движения задач, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, способствуя при этом развитию межсекторального взаимодействия с участием многих заинтересованных сторон, которое охватывает усилия академических кругов, частного сектора, профессиональных ассоциаций, гражданского общества, включая национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, и содействуя дальнейшей реализации партнерских мероприятий и инициатив, таких как Глобальная сеть законодателей по вопросам безопасности дорожного движения, созданная при поддержке Всемирной организации здравоохранения, и Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения, функционирующее под эгидой Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, а также мероприятий и инициатив других неправительственных организаций, организаций пострадавших, молодежных организаций и средств массовой информации;

35. *просит* систему Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, Всемирную организацию здравоохранения и другие соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций, в соответствующих случаях оказывать государствам-членам по их просьбе поддержку в деле применения добровольных глобальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения;

36. *просит также* Всемирную организацию здравоохранения и далее отслеживать в своих докладах о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире прогресс в деле достижения целей Десятилетия действий и использовать, сообразно обстоятельствам, прилагаемые в настоящее время усилия, в том числе усилия региональных центров по контролю за безопасностью дорожного движения, для согласования и обеспечения доступности и сопоставимости данных о безопасности дорожного движения;

37. *предлагает* всем соответствующим заинтересованным сторонам, международным организациям, банкам развития и финансовым учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора значительно расширить финансирование в поддержку осуществления мер, необходимых для достижения добровольных глобальных целевых показателей;

38. *предлагает также* государствам-членам продолжать инвестировать средства в обеспечение безопасности дорожного движения на всех уровнях, в том числе путем выделения надлежащих целевых средств для проведения организационных и инфраструктурных преобразований в целях повышения безопасности дорожного движения, а также путем оказания поддержки Фонду Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и, сообразно обстоятельствам, другим механизмам, таким как Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка;

39. *постановляет* созвать не позднее конца 2022 года заседание Генеральной Ассамблеи высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире с целью рассмотрения пробелов и проблем, а также мобилизации политического руководства и поощрения

многосекторального и многостороннего сотрудничества в этой связи и постановляет далее определить сферу охвата и порядок проведения этого заседания не позднее семьдесят пятой сессии Генеральной Ассамблеи;

40. *постановляет также* включить в предварительную повестку дня своей семьдесят шестой сессии пункт, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на этой сессии доклад о результатах, достигнутых в деле реализации целей второго Десятилетия действий.
