



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
8 September 2023  
Russian  
Original: English

---

Семьдесят восьмая сессия  
Пункт 12 повестки дня  
**Повышение безопасности дорожного движения  
во всем мире**

## **Реализация второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы)**

### **Записка Генерального секретаря**

Настоящим Генеральный секретарь препровождает доклад об осуществлении политической декларации заседания высокого уровня 2022 года по повышению безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный Всемирной организацией здравоохранения, в соответствии с резолюцией [76/294](#) Генеральной Ассамблеи.



## *Резюме*

Настоящий первый доклад о ходе работы представляется в соответствии с политической декларацией заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральному секретарю было предложено на основе консультаций со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими соответствующими учреждениями представить на семьдесят восьмой сессии Генеральной Ассамблеи доклад о ходе работы, включая рекомендации относительно осуществления упомянутой декларации, направленной на повышение безопасности дорожного движения во всем мире. В докладе содержится информация о значительном прогрессе, достигнутом в реализации целей второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) в период с июля 2022 года по июль 2023 года. В докладе освещаются основные события на международном, региональном и страновом уровнях, связанные с Глобальным планом Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), и представлены дальнейшие действия в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Важной вехой после прошедшего в июне 2022 года заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения во всем мире стало создание под эгидой ВОЗ глобальной сети руководителей национальных агентств по безопасности дорожного движения. Сеть объединяет основные национальные структуры в области обеспечения безопасности дорожного движения, отвечающие за осуществление мероприятий второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Эта сеть послужит платформой для выявления проблем, разработки решений и обмена информацией и передовым опытом в интересах стимулирования прогресса на протяжении всего Десятилетия.

Для мобилизации поддержки осуществления Глобального плана Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения взаимодействовал с заинтересованными сторонами в 26 государствах-членах и налаживал диалог с более чем 60 представителями государственных структур. Развивались усилия по оказанию помощи в разработке и реализации региональных, национальных и субнациональных планов обеспечения безопасности дорожного движения. Приблизилась цель полной ратификации Африканской хартии по безопасности дорожного движения, представляющей собой панафриканскую политическую основу для действий и сотрудничества, после того, как Хартию одобрили еще две африканские страны. ВОЗ провела ряд региональных семинаров для разработки региональных механизмов и определения целей в связи с реализацией Глобального плана.

Региональные комиссии Организации Объединенных Наций отметили присоединение государств-членов к шести ключевым правовым документам Организации, касающимся безопасности дорожного движения, при этом также был разработан ряд технических руководств и подготовлен ряд докладов, призванных помочь государствам-членам в выполнении рекомендаций Глобального плана самой Организацией и заинтересованными сторонами гражданского общества.

Ряду государств-членов была оказана техническая помощь органами, фондами и программами Организации Объединенных Наций и другими заинтересованными сторонами. Эта помощь включала в себя как поддержку в законодательной сфере, так и укрепление механизмов сбора, анализа и использования данных

для выработки политики и внедрения безопасного системного подхода в соответствии с рекомендациями Глобального плана.

Для обеспечения адекватного, предсказуемого, устойчивого и своевременного международного финансирования Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения задействовал все более многочисленную и разнообразную по составу группу финансовых доноров из числа структур государственного и частного секторов и благотворительных организаций. Однако, несмотря на достигнутый прогресс, Рабочая группа по безопасности дорожного движения, сформированная многосторонними банками развития, отметила, что для достижения каталитических изменений в странах с низким и средним уровнем дохода необходимо значительно увеличить объем финансирования, и призвала правительства и частный сектор активизировать финансирование в соответствии с глобальными целями Организации Объединенных Наций.

Специальным посланником по безопасности дорожного движения, органами, фондами и программами Организации Объединенных Наций, а также организациями гражданского общества, включая Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения, была активизирована информационно-просветительская работа в поддержку достижения глобальных целей по снижению смертности на дорогах и выполнению рекомендаций Глобального плана среди государств-членов.

Что касается перспектив, то пятый «Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения», который будет представлен в конце 2023 года, будет содержать усовершенствованную информационную базу по учету статистики смертности для большинства государств-членов, а также сведения о соответствующих изменениях в законодательстве, нормативных положениях и политике. Содержание доклада поможет уточнить список стран, которым в приоритетном порядке следует оказать помощь в рамках Десятилетия, а также определить суть необходимой помощи и мероприятия для достижения целей, указанных в Глобальном плане.

Правительство Марокко предложило провести в феврале 2025 года — в середине Десятилетия — конференцию на уровне министров по теме безопасности дорожного движения, а глобальная сеть руководителей национальных агентств по безопасности дорожного движения проведет очередную встречу, приуроченную к этой конференции на уровне министров. До этого времени ВОЗ и другие заинтересованные стороны проведут серию региональных мероприятий дляощрения прогресса на национальном и субнациональном уровнях.

## I. Справочная информация

1. В сентябре 2020 года Генеральная Ассамблея приняла резолюцию [74/299](#) о повышении безопасности дорожного движения в мире, в которой провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, поставив амбициозную задачу — снизить по крайней мере на 50 процентов смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2030 году. Ассамблея просила Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и региональные комиссии Организации Объединенных Наций в консультации с другими партнерами по линии программы «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» разработать план действий в поддержку достижения глобальных целей Десятилетия.
2. Представленный в октябре 2021 года Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) призван помочь высшим должностным лицам и другим заинтересованным сторонам в разработке национальных и местных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения при том понимании, что каждый контекст уникален. В Глобальном плане содержится призыв к правительствам и заинтересованным сторонам работать над внедрением комплексного системного подхода к обеспечению безопасности, признающего, что дорожный транспорт является сложной системой, основанной на принципе безопасности. В Глобальном плане безопасность дорожного движения позиционируется как один из ключевых факторов устойчивого развития.
3. На заседании высокого уровня, прошедшем в июне 2022 года, Генеральная Ассамблея единогласно приняла политическую декларацию «Перспективы обеспечения безопасности дорожного движения до 2030 года: обеспечение десятилетия действий и свершений», которая обязывает государства-члены активизировать действия по повышению безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом. В декларации Ассамблея приветствовала разработку Глобального плана, в котором признается, что реализация должна подкрепляться обязательствами, лидерством и партнерским взаимодействием, долгосрочным устойчивым финансированием — и государственным, и частным, — соответствующим законодательством, надежными институтами, благоприятной средой на всех уровнях, просвещением и профессиональной подготовкой, наращиванием потенциала, обменом знаниями и информационно-разъяснительной деятельностью и должна осуществляться с использованием технологий и инноваций, данных, фактов и передовой практики.
4. Настоящий первый доклад о ходе реализации Глобального плана представлен в соответствии с политической декларацией заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральному секретарю было предложено проинформировать Генеральную Ассамблею о ходе осуществления второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). В настоящем докладе содержится информация о значительном прогрессе, достигнутом в достижении целей Десятилетия в период с июля 2022 года по июль 2023 года. В нем освещаются основные события на международном, региональном и страновом уровнях, связанные с Глобальным планом, и представлены дальнейшие действия в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

## II. Успехи в достижении целей Глобального плана

5. Важной вехой после заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения в мире, состоявшегося в июне 2022 года, стало создание под эгидой ВОЗ глобальной сети руководителей национальных агентств по безопасности дорожного движения. Сеть объединяет основные национальные структуры в области обеспечения безопасности дорожного движения, отвечающие за осуществление мероприятий второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). В 2022 году было проведено первое совещание, а в июне 2023 года прошло очное совещание с участием представителей 80 стран и широкого круга заинтересованных сторон. Сеть будет служить платформой для работы по выявлению проблем в достижении целевых показателей, выработке решений этих проблем и обмену информацией и передовым опытом для продвижения вперед.

6. Развивались усилия по оказанию помощи в разработке и реализации региональных, национальных и субнациональных планов обеспечения безопасности дорожного движения. Приблизилась цель полной ратификации Африканской хартии по безопасности дорожного движения, представляющей собой panaфриканскую политическую основу для действий и сотрудничества, после того как Хартию одобрили еще две африканские страны. В коммюнике, принятом на Совещании глав правительств стран Содружества в 2022 году, подчеркивается важность глобальных целей Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, а теме безопасности на дорогах было отведено важное место в повестке дня этой организации.

7. ВОЗ провела ряд региональных семинаров по разработке региональных механизмов и целевых показателей для реализации Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). В их число вошли семинары ВОЗ региона Восточного Средиземноморья (в марте 2023 года) и региона Юго-Восточной Азии (в августе 2023 года). В марте 2023 года 21 африканская страна приняла в Дакаре декларацию, призывающую правительства расширить сбор данных, их анализ и координацию в целях совершенствования разработки политики в области безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом.

8. В Центральной и Южной Америке в апреле 2023 года ВОЗ провела региональный семинар по разработке стратегий, направленных на повышение эффективности оказания помощи после дорожно-транспортных происшествий. В семинаре приняли участие представители восьми стран региона, при этом основное внимание было уделено применению существующих руководств и инструментов для повышения своевременности и качества оказания помощи после дорожно-транспортных происшествий.

9. Для мобилизации поддержки осуществления Глобального плана Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения взаимодействовал с заинтересованными сторонами в 26 государствах-членах и налаживал диалог с более чем 60 представителями государственных структур. Совместно с международной компанией, специализирующейся на наружной рекламе, в 80 странах мира была запущена глобальная кампания по теме безопасности дорожного движения. Новая сеть «друзей Специального посланника» объединяет 105 генеральных директоров, руководителей международных агентств, высокопоставленных государственных деятелей и мировых знаменитостей с целью повышения информированности и расширения сотрудничества. Специальный посланник провел шестое Совещание партнеров Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и первое выездное совещание

Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения для обмена мнениями и информацией о достигнутом прогрессе и для поддержки сотрудничества в рамках всей системы Организации.

10. Специальный посланник в партнерстве с ВОЗ и Фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения провел первое выездное совещание Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, в котором приняли участие более 30 экспертов по этой проблематике, представляющих 22 различных учреждения и департамента Организации. Выездное совещание стало важной платформой для обмена знаниями, сотрудничества и поиска способов достижения синергетического эффекта, предоставив возможность наметить путь к укреплению координации и синергетических действий в рамках системы Организации Объединенных Наций для принятия единых мер по преодолению кризиса на дорогах.

11. С июля 2022 года региональными комиссиями Организации Объединенных Наций было зарегистрировано 14 присоединений государств-членов к шести ключевым правовым инструментам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Три новых нормативных документа Организации дополнили свод документов по вопросу об уязвимых участниках дорожного движения. В ключевые конвенции Организации Объединенных Наций были внесены поправки, учитывающие использование автоматизированных систем управления транспортом.

12. В 2022 году наряду с принятием четырех новых правил Организации Объединенных Наций было внесено 120 изменений в существующие 164 правила Организации Объединенных Наций, прилагаемые к Соглашению 1958 года о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций, в 21 глобальное техническое правило Организации Объединенных Наций, прилагаемое к Соглашению 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и четыре правила Организации Объединенных Наций, прилагаемые к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.

13. Работа по защите уязвимых участников дорожного движения, обеспечиваемой благодаря техническим возможностям транспортных средств, была дополнена появлением трех новых правил Организация Объединенных Наций (об уязвимых участниках дорожного движения, находящихся в непосредственной близости спереди и сбоку, об уязвимых участниках дорожного движения в пределах прямого обзора и о предупреждении при движении задним ходом), а в октябре 2022 года вступили в силу новые правила Организации Объединенных Наций в отношении показателей эффективности ошипованных шин на снегу.

14. Был разработан рамочный документ, касающийся соответствия транспортных средств требованиям, предъявляемым к ним, на протяжении всего периода их физического существования; в документе предусматривается режим соблюдения требований к транспортным средствам, начиная с момента утверждения их типового образца и до окончания срока эксплуатации транспортного средства и его сдачи на слом, на основе комплексного подхода, предполагающего

проведение периодических технических инспекций и технических осмотров на дорогах.

15. В 2022 году в соответствии с Соглашением 1998 года были приняты два новых глобальных технических правила Организации Объединенных Наций (№ 22 — о долговечности бортовых аккумуляторов для электрифицированных транспортных средств и № 23 — о процедуре измерения для двух и трехколесных транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в отношении долговечности устройств ограничения загрязнения), а также поправка к глобальному техническому правилу № 2 (о всемирном цикле испытаний мотоциклов на выбросы).

16. В целях повышения безопасности дорожного движения был принят ряд поправок к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов. Эти поправки вступили в силу 1 января 2023 года и касаются перевозки опасных грузов, включая новые положения по защите цистерн и некоторых транспортных средств от риска возгорания. Новое издание Соглашения, включающее эти поправки, было опубликовано в 2022 году.

17. Национальные проекты Европейской экономической комиссии (ЕЭК) по анализу работы по повышению безопасности дорожного движения осуществлялись совместно с Детским фондом Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) в Узбекистане и Программой развития Организации Объединенных Наций в Республике Молдова. Эти проекты были направлены на укрепление национальных систем безопасности дорожного движения и снижение смертности на дорогах. В рамках упомянутых двух новых национальных проектов по анализу эффективности обеспечения безопасности дорожного движения использовалась новая схема, соответствующая Глобальному плану.

18. На финансирование 20 из 134 соответствующих требованиям предложений, направленных в Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в рамках ежегодных конкурсов 2022 и 2023 годов, было выделено порядка 8 млн долл. США. В рамках этих 20 недавно утвержденных предложений следующие 50 стран получают прямую поддержку в выполнении Глобального плана: Антигуа и Барбуда, Бангладеш, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Босния и Герцеговина, Ботсвана, Бразилия, Вьетнам, Гаити, Гана, Гватемала, Гвинея, Гондурас, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Индонезия, Иордания, Камбоджа, Кения, Колумбия, Коста Рика, Кот д'Ивуар, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Ливан, Мавритания, Малайзия, Марокко, Мозамбик, Мьянма, Непал, Нигерия, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Панама, Парагвай, Руанда, Сальвадор, Сенегал, Сербия, Таджикистан, Таиланд, Тунис, Уганда, Узбекистан, Филиппины, Эфиопия, Южная Африка и Ямайка. В частности, партнеры Фонда оказывают правительствам поддержку в наращивании потенциала в вопросах реформирования законодательной и нормативной базы, в поиске эффективных подходов к обеспечению безопасности дорожного движения, в применении гармонизированных стандартов безопасности транспортных средств, во внедрении эффективных протоколов оказания помощи после дорожно-транспортных происшествий и в расширении механизмов управления безопасностью дорожного движения, координации и сбора данных.

19. За прошедший год Фонд смог привлечь все более широкий и разнообразный круг надежных финансовых доноров, представляющих государственный и частный секторы, а также различных благотворителей, что обеспечило Фонду возможность создания более безопасной обстановки для участников дорожного движения в большем числе стран-партнеров. Задавшись четкой целью привлечь новых доноров, партнеры Фонда за прошедший год выпустили более

47 публикаций, 27 статей и видеоматериалов, а также провели четыре онлайн-мероприятия, направленных на расширение объемов и задействование финансовых средств в рамках Фонда.

20. Ряд организаций, включая Фонд ФИА «Автомобиль и общество» и ЮНИСЕФ, выступают за более комплексное включение вопросов безопасности дорожного движения в более широкую программу охраны здоровья детей и подростков. Это предполагает участие и информационно-просветительскую работу в рамках таких крупных мероприятий, как встреча Группы 20 по теме «Здоровье молодежи — богатство нации», которая прошла в Нью-Дели в июне 2023 года. Поскольку безопасность дорожного движения была одной из четырех ключевых тем этого мероприятия, в ходе проведения общего собрания и технических заседаний с участием молодежи был выработан ряд рекомендаций, которые вошли в итоговый документ для государств — членов Группы 20. Эти же структуры работают над тем, чтобы привлечь внимание к проблематике безопасности дорожного движения и здоровья детей на предстоящем Саммите по целям в области устойчивого развития.

21. Для оказания помощи государствам-членам в выполнении рекомендаций, содержащихся в Глобальном плане, был разработан ряд технических руководств и подготовлен ряд докладов. В их числе — серия руководств ВОЗ по безопасности пешеходов, двух- и трехколесным транспортным средствам с механическим приводом и по использованию шлемов; техническое руководство по безопасности дорожного движения для детей и подростков, подготовленное ЮНИСЕФ; а также серия докладов по мультимодальным перевозкам и декарбонизации, подготовленных Международным транспортным форумом и Институтом мировых ресурсов.

22. ВОЗ, Всемирный банк и региональные центры сбора данных оказывают государствам-членам техническую помощь в укреплении систем данных и решении проблемы неполного учета смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, государствам-членам была оказана поддержка в вопросах более эффективного использования данных для обоснования решений и политики в области транспорта и безопасности дорожного движения.

23. В рамках Инициативы «Блумберг филантропис» по глобальной безопасности дорожного движения в 15 странах международными и национальными партнерами в сотрудничестве с государственными структурами была оказана законодательная поддержка и проводилась информационно-просветительская работа на государственном и местном уровнях. Оказание технической помощи основывается на существующей передовой практике в области законодательства по безопасности дорожного движения и системном подходе к обеспечению безопасности, представленном в Глобальном плане.

24. В прошедшем году в 29 странах была осуществлена реализация новых программ в рамках Международной программы оценки состояния дорог, включая картирование зон дорожных рисков, внедрение рейтингов безопасности и планирование инвестирования в инфраструктуру. Анализ, проведенный в рамках Программы, показывает, что 70 национальных и субнациональных стратегий и программ в области безопасности дорожного движения в настоящее время содержат целевые показатели для рейтингов дорожной инфраструктуры, рекомендованные в Глобальном плане. В поддержку глобальных целей по обеспечению трехзвездочного или более высокого рейтинга качества дорог для всех участников дорожного движения государства-члены, партнеры и частные компании — операторы платных дорог оказали влияние на показатели безопасности в рамках инвестиционных проектов по развитию дорог на сумму около 100 млрд долл. США.

25. В рамках Глобальной программы оценки новых автомобилей, являющейся проектом благотворительного фонда «В стремлении к нулю», удалось добиться исторического показателя: на индийском рынке в 2022 году краш-тесты прошли 50 моделей автомобилей. В октябре 2023 года правительство Индии запустит собственную программу оценки новых автомобилей, направленную на повышение безопасности транспортных средств с целью снижения смертности в стране в результате аварий на дорогах.

26. Благотворительный фонд «В стремлении к нулю» сформировал партнерскую сеть по внедрению антиблокировочных тормозных систем для мотоциклов, в которую вошли 17 региональных и глобальных партнеров, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения и стремящихся увеличить количество устанавливаемых антиблокировочных тормозных систем для мотоциклов в регионе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и продвинуть в масштабах региона обязательное требование по установке антиблокировочных тормозных систем для мотоциклов (в соответствии с правилом ЕЭК № 78 и глобальным техническим правилом Организации Объединенных Наций № 3) на все двухколесные транспортные средства, способные развивать скорость более 50 километров в час.

27. Рабочая группа по безопасности дорожного движения, сформированная многосторонними банками развития и состоящая из 10 структур-членов, проанализировала прогресс, достигнутый многосторонними банками развития в период с 2018 по 2022 год в финансировании безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода. По оценкам, многосторонние банки развития выделили на реализацию соответствующих проектов по безопасности дорожного движения 3,6 млрд долл. США, что составляет почти 9 процентов от общего объема кредитования дорожного сектора за указанный период. Однако Рабочая группа отметила, что для достижения каталитических изменений в странах с низким и средним уровнем дохода необходимо значительно увеличить объем финансирования, и призвала правительства и частный сектор активизировать финансирование в соответствии с глобальными целями Организации Объединенных Наций.

28. Глобальный альянс неправительственных организаций в области безопасности дорожного движения обратился с глобальным призывом к действиям и подготовил набор инструментов по обеспечению подотчетности, чтобы расширить возможности неправительственных организаций в плане продвижения безопасности дорожного движения во всем мире. Глобальный альянс координирует свою деятельность с заинтересованными сторонами Организации Объединенных Наций благодаря инициативе ВОЗ «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».

29. В 2022 году был представлен онлайн-ресурс «Академия YOURS», на базе которого можно ознакомиться с фактическими данными и практическими рекомендациями. В первой половине 2022 года в Академии обучалось более 500 слушателей. Кроме того, для политического руководства был разработан и внедрен набор инструментов по вопросам обеспечения значимого участия молодежи. В этот период продолжалось расширение Глобальной молодежной коалиции за безопасность дорожного движения; это способствовало расширению участия молодежи в диалоге по безопасности дорожного движения, начиная с проведения небольших общественных мероприятий и заканчивая встречами на высоком уровне с представителями национальных директивных структур.

30. 18 ноября 2022 года во всем мире прошли мероприятия, посвященные Всемирному дню памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, под девизом «Помнить, поддерживать, действовать». В мероприятиях приняли участие

высокопоставленные представители Организации Объединенных Наций, в том числе Специальный посланник по безопасности дорожного движения, а также Генеральный директор ВОЗ. В течение нескольких недель до и после этой всемирной памятной даты в разных странах мира также проводились национальные памятные мероприятия. В ряде стран, например, в Индии, Всемирный день памяти ознаменовал начало Недели безопасности дорожного движения.

### III. Дальнейшие действия

31. Пятый «Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения», который будет представлен в конце 2023 года, будет содержать усовершенствованную информационную базу по учету статистики смертности для большинства государств-членов, а также сведения о соответствующих изменениях в законодательстве, нормативных положениях и политике. Содержание доклада поможет уточнить список стран, которым в приоритетном порядке следует оказать помощь в рамках Десятилетия, а также определить суть необходимой помощи и мероприятия для достижения целей, указанных в Глобальном плане.

32. Правительство Марокко предложило провести в феврале 2025 года — в середине Десятилетия — конференцию на уровне министров по теме безопасности дорожного движения, а глобальная сеть руководителей национальных агентств по безопасности дорожного движения проведет очередную встречу, приуроченную к этой конференции на уровне министров. До этого времени ВОЗ и другие заинтересованные стороны проведут ряд региональных мероприятий для поощрения прогресса на национальном и субнациональном уровнях.

33. В рамках подготовки к следующему заседанию высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, которое пройдет в Нью-Йорке, и с учетом результатов, отраженных в настоящем докладе, Генеральной Ассамблее рекомендуется призвать государства-члены активизировать действия по ускорению реализации установленных мер, изложенных в Глобальном плане, для спасения жизни людей и достижения цели 50-процентного сокращения смертности, включая следующее:

а) внедрить основанные на фактических и/или научных данных виды передовой практики для устранения основных факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, проблемы со здоровьем и употребление лекарственных препаратов, негативно отражающихся на безопасности управления транспортным средством, управление транспортным средством под воздействием алкоголя, наркотических средств и психотропных и психоактивных веществ, ненадлежащее использование мобильных телефонов и других электронных устройств, включая обмен текстовыми сообщениями во время вождения, превышение скорости, вождение в условиях плохой видимости, усталость водителя, а также отсутствие надлежащей инфраструктуры; и для усилий по обеспечению правоприменения, включая контроль за безопасностью дорожного движения, в сочетании с инициативами по повышению осведомленности и просвещению, подкрепляемыми созданием объектов инфраструктуры с понятной конфигурацией, способствующей соблюдению законодательных требований, и надежной системы экстренного реагирования и оказания помощи после дорожно-транспортного происшествия;

б) внедрить системный подход к обеспечению безопасности на дорогах через стратегии, способствующие проектированию и инженерному обеспечению безопасной городской и сельской дорожной инфраструктуры;

установить безопасные адекватные ограничения скорости и принимать в поддержку их соблюдения соответствующие меры по регулированию скорости; обеспечить возможности для осуществления мультимодальных перевозок и активного передвижения; и обеспечить, где это возможно, оптимальное сочетание моторизованного и немоторизованного транспорта с особым акцентом на общественный транспорт, ходьбу пешком и использование велосипедов, включая велошеринг, безопасную пешеходную инфраструктуру и железнодорожные переезды, особенно в городских районах;

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

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

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

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

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

h) способствовать повышению безопасности дорожного движения на международном и национальном уровнях путем поощрения исследований, улучшения и унификации сбора дезагрегированных данных по безопасности дорожного движения, включая данные о дорожно-транспортных происшествиях, погибших и пострадавших, а также о дорожной инфраструктуре, в том числе собранных региональными центрами по контролю за безопасностью дорожного движения, для обеспечения более надежной информационной основы для стратегий и действий; укрепить потенциал в области данных по безопасности дорожного движения, в том числе в странах с низким и средним уровнем дохода, и повысить качество систематического и консолидированного сбора данных и их сопоставимость на международном уровне для эффективной и основанной на фактических данных разработки и реализации политики с учетом соображений конфиденциальности и национальной безопасности; и просить ВОЗ продолжать отслеживать прогресс в достижении целей второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и сообщать о таком прогрессе.