



Семьдесят восьмая сессия

Пункт 12 повестки дня

**Повышение безопасности дорожного движения
во всем мире**

Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 24 июня 2024 года

[без передачи в главные комитеты (A/78/L.78)]

78/290. 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, [72/271](#) от 12 апреля 2018 года и [74/299](#) от 31 августа 2020 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире и содержащиеся в них 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 сфокусированный на людях 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 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,

подтверждая также свою резолюцию [69/313](#) от 27 июля 2015 года, касающуюся Аддис-Абебской программы действий третьей Международной



конференции по финансированию развития, которая является неотъемлемой частью Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, подкрепляет и дополняет ее, способствует переводу предусмотренных в ней задач в отношении средств осуществления в плоскость конкретных стратегий и мер и в которой вновь подтверждается твердая политическая приверженность решению задачи финансирования устойчивого развития и создания благоприятных условий для него на всех уровнях в духе глобального партнерства и солидарности,

ссылаясь на принятую Конференцией Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III)¹ Новую программу развития городов, в которой с учетом того, что большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых люди гибнут или получают серьезные травмы, происходит 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,

ссылаясь также на Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов, который содержит набор вариантов и стратегий для использования правительствами и другими соответствующими заинтересованными сторонами в качестве ориентиров для политики и действий по повышению безопасности дорожного движения,

подтверждая свою приверженность политической декларации заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире от 30 июня 2022 года², в которой безопасность дорожного движения признана одной из основных проблем общественного здравоохранения и неотложной задачей в области развития, требующей принятия обязательств на всех уровнях государственного управления,

ссылаясь на свою резолюцию [78/148](#) от 19 декабря 2023 года, озаглавленную «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития», в которой она провозгласила Десятилетие устойчивого транспорта Организации Объединенных Наций, начинающееся в 2026 году,

констатируя важность Московской декларации, принятой на первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в 2009 году³, Бразилианской декларации, принятой на второй Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в 2015 году, и Стокгольмской декларации, принятой на третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в 2020 году,

подтверждая важность постоянных действий по 2030 год включительно для выполнения всех связанных с обеспечением безопасности дорожного движения задач, предусмотренных Повесткой дня на период до 2030 года, включая задачи 3.6 и 11.2, и признавая их значение для достижения целей в области устойчивого развития 3 и 11 и активизации действий по другим целям, в том числе связанным с ликвидацией нищеты, гендерным равенством, изменением климата, достойными рабочими местами, инновациями и транспортом,

¹ Резолюция [71/256](#), приложение.

² Резолюция [76/294](#), приложение.

³ [A/64/540](#), приложение.

принимая во внимание пятый Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения, который был издан Всемирной организацией здравоохранения в декабре 2023 года и в котором дается оценка прогресса, достигнутого государствами-членами в ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов,

отмечая, что, хотя с 2010 по 2021 год число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в мире сократилось на 5 процентов, общая задача 50-процентного сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, предусмотренная целью 3.6 в области устойчивого развития, к 2020 году не была выполнена,

констатируя, что, хотя прогресс с 2010 по 2021 год был медленным, 35 государств-членов все же достигли сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 30–49 процентов, а 10 государств-членов⁴ за этот период выполнили задачу по сокращению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов,

с обеспокоенностью отмечая, что, несмотря на убедительные доказательства эффективности законодательства, только в 7 странах есть законы о безопасности дорожного движения, которые соответствуют определенным Всемирной организацией здравоохранения критериям передовой практики по всем пяти ключевым факторам риска (вождение в нетрезвом виде, превышение скорости, неиспользование мотошлемов, неиспользование ремней безопасности и неиспользование детских удерживающих систем), и только 16 стран присоединились ко всем семи основным правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения,

признавая, что во всем мире дорожно-транспортные происшествия по-прежнему сопряжены с колоссальными потерями для общества — и в плане человеческих страданий, поскольку ежегодно гибнут почти 1,2 миллиона человек, смерти которых можно было бы избежать, а около 50 миллионов человек получают травмы, и в плане издержек, которые в среднем составляют от 3 до 5 процентов от валового внутреннего продукта страны, — что делает обеспечение безопасности дорожного движения неотложной приоритетной задачей в области общественного здравоохранения и развития,

выражая озабоченность острой нехваткой финансирования безопасности дорожного движения как из государственных, так и из частных источников и тем, что, несмотря на наличие национальной стратегии по безопасности дорожного движения в большинстве государств-членов, большинство этих стратегий не финансируются и не реализуются,

принимая во внимание эволюционирующий характер транспорта и с беспокойством отмечая проблемы, обусловленные происходящими в этой сфере изменениями, включая растущее число смертей среди водителей двух- и трехколесного моторизованного транспорта, электровелосипедов и устройств микромобильности,

принимая во внимание также потребности немоторизованного транспорта и учитывая последствия дорожно-транспортных происшествий для детей и молодежи и подчеркивая важность учета их потребностей, а также потребностей участников дорожного движения, находящихся в уязвимом

⁴ Беларусь, Бруней-Даруссалам, Дания, Япония, Литва, Норвегия, Российская Федерация, Тринидад и Тобаго, Объединенные Арабские Эмираты и Венесуэла.

положении, включая пожилых людей и людей с ограниченными возможностями здоровья,

принимая во внимание далее появление проблем с безопасностью и повышение требований к транспортной инфраструктуре в связи с развитием транспортных услуг на базе интернета, в том числе сервисов каршеринга и доставки,

признавая важную роль, которую играют национальные и местные органы власти в обеспечении внедрения системного подхода к безопасности дорожного движения, особенно в планировании землепользования и правоприменении,

подчеркивая важность работы дорожной полиции и обеспечения соблюдения правил дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, на долю которых приходится почти 90 процентов всех случаев смерти и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в мире, путем укрепления глобальных и региональных инициатив по сотрудничеству по вопросам дорожной полиции, с тем чтобы использовать потенциал дорожной полиции посредством обмена информацией об обучении, наращивании потенциала и правоприменительной деятельности,

подчеркивая также необходимость многосекторальных подходов и вовлечения различных участников, в том числе предприятий и отраслей, которые могут внести значительный вклад в повышение безопасности дорожного движения во всем мире путем учета проблем безопасности дорожного движения в своих цепочках создания стоимости,

высоко оценивая руководящую роль Всемирной организации здравоохранения в деле предупреждения травматизма на дорогах и ее роль в осуществлении 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 движения,

с удовлетворением отмечая усилия, предпринимаемые Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения при секретариатской поддержке со стороны Европейской экономической комиссии в целях результативной мобилизации на высоком уровне стойкой приверженности делу безопасности дорожного движения путем пропаганды соблюдения правовых документов 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,

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 разработку глобальных правовых документов по безопасности дорожного движения, включая международные конвенции и соглашения, технические стандарты, резолюции и рекомендации по надлежащей практике, а также за ее работу по сопровождению 59 глобальных и региональных правовых документов, которые составляют общепринятую

правовую и техническую базу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок,

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 для расширения возможностей отдельных стран решать проблемы безопасности дорожного движения, и с признательностью отмечая разработку и внедрение систем управления безопасностью дорожного движения для различных организаций, например проводимую Международной организацией по стандартизации масштабную работу по определению требований в отношении систем управления безопасностью дорожного движения,

напоминая о промежуточной вехе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов, установленной на 2026 год, и сроках выполнения задачи сократить к 2030 году смертность и травматизм на 50 процентов,

1. *настоятельно* призывает государства-члены и соответствующие стороны ускорить и расширить усилия по реализации Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов, сделав безопасность дорожного движения политическим приоритетом и обеспечивая ее значимость в общей повестке дня в области устойчивого развития;

2. *приветствует* предложение Королевства Марокко принять у себя четвертую Всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, которая состоится 18–20 февраля 2025 года в Марракеше и целями которой будут расширение эффективных мер по обеспечению безопасности дорожного движения, выявление предстоящих в ближайшие годы проблем и возможностей и укрепление взаимосвязей с другими задачами в области развития для реализации сопутствующих выгод и достижения большей эффективности;

3. *предлагает* государствам-членам создать механизмы координации между министерствами, в особенности министерствами здравоохранения, транспорта, образования, инфраструктуры, внутренних дел и окружающей среды, для решения сквозных вопросов, затрагивающих все сектора, вовлеченные в решение проблем безопасности дорожного движения;

4. *предлагает также* государствам-членам предпринять шаги для того, чтобы на этапах проектирования, производства, эксплуатации и технического обслуживания как моторизованных, так и немоторизованных транспортных средств предусматривались согласующиеся с международными стандартами и практикой меры безопасности, призванные свести к минимуму негативные экологические последствия эксплуатации транспортных средств и ее последствия для безопасности участников дорожного движения, включая пешеходов и велосипедистов, и инфраструктуры;

5. *призывает* государства-члены внедрить системный подход к обеспечению безопасности на дорогах через стратегии, способствующие

проектированию и устройству 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 мультимодальных перевозок и активного передвижения; обеспечить там, 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;

6. *предлагает* государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам использовать недавно провозглашенное Десятилетие устойчивого транспорта Организации Объединенных Наций, которое начнется в 2026 году, для включения вопросов безопасности дорожного движения в повестку дня по устойчивому транспорту в качестве ее неотъемлемой части, в особенности на период после 2030 года, в котором истечет срок, установленный для достижения целей в области устойчивого развития;

7. *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 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;

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. *предлагает* государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам, в частности гражданскому обществу, взаимодействовать с местными органами государственного управления и другими властями в осуществлении мероприятий и профилактических стратегий, учитывающих конкретные условия, в том числе массовых информационных кампаний по безопасности дорожного движения и безопасным привычкам и поведению, направленных на всех участников дорожного движения, для удовлетворения потребностей сообществ в области безопасности дорожного движения и решения соответствующих проблем;

10. *предлагает* предприятиям и отраслям следить за воздействием на безопасность дорожного движения (или «следом») их деятельности в рамках всей цепочки создания стоимости и отчитываться о нем;

11. *призывает* международные органы разработать руководящие принципы для инвестиций в безопасность дорожного движения с целью стимулировать крупномасштабное финансирование безопасности дорожного движения, особенно со стороны частных инвесторов и доноров;

12. *призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны поддержать Фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, для которого в 2025 году будет проведена конференция по

объявлению взносов наряду с четвертой Всемирной министерской конференцией по безопасности дорожного движения, и пополнять ресурсы Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка;

13. *признает* важность достаточного, предсказуемого, устойчивого и своевременного международного финансирования без каких-либо условий в дополнение к усилиям стран по мобилизации ресурсов на национальном уровне, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, и предлагает способствовать удовлетворению потребностей в финансировании в развивающихся странах путем привлечения, в соответствующих случаях, средств Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и других специальных механизмов для обеспечения безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры и содействия реализации мер, необходимых для достижения добровольных глобальных целевых показателей эффективности, в том числе путем добровольного пополнения всех фондов и механизмов системы Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения;

14. *предлагает* 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;

15. *приветствует* инициативу Всемирной организации здравоохранения по созданию глобальной сети национальных учреждений по безопасности дорожного движения и призывает государства-члены активно участвовать в обмене знаниями и опытом в неофициальном и официальном порядке;

16. *призывает* соответствующие субъекты и учреждения Организации Объединенных Наций проводить мониторинг и исследования влияния развивающихся технологий, включая искусственный интеллект, на наземный транспорт и безопасность дорожного движения, чтобы обеспечить информационную основу для разработки руководящих принципов и рекомендаций по использованию открываемых этими технологиями возможностей и решения связанных с ними проблем;

17. *призывает* государства-члены активизировать сбор, представление и использование данных, касающихся безопасности дорожного движения, для получения в режиме реального времени сведений, которые будут способствовать реализации Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов;

18. *просит* Генерального секретаря в соответствии с политической декларацией 2022 года представить на восьмидесятой сессии Генеральной Ассамблеи доклад о ходе работы, подготовленный на основе консультаций со Всемирной организацией здравоохранения и другими соответствующими учреждениями, с тем чтобы использовать этот доклад в качестве информационной основы при проведении в 2026 году заседания высокого уровня по этой теме.

92-е пленарное заседание
24 июня 2024 года