



Генеральная Ассамблея

Пятьдесят восьмая сессия

84-е пленарное заседание

Среда, 14 апреля 2004 года, 10 ч. 00 м.
Нью-Йорк

Официальные отчеты

Председатель: г-н Джулиан Роберт Хан (Сент-Люсия)

В отсутствие Председателя его место занимает г-н Зариф (Исламская Республика Иран), заместитель Председателя.

Заседание открывается в 10 ч. 15 м.

Пункт 160 повестки дня (продолжение)

Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения

Проект резолюции (A/58/L.60/Rev.1)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Члены Ассамблеи, вероятно, помнят, что сегодняшнее заседание проводится в осуществление резолюции 58/9 от 5 ноября 2003 года в связи со Всемирным днем здоровья и представлением всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

Изо дня в день поступают мрачные сообщения о гибели и серьезных увечьях людей в результате дорожно-транспортных происшествий в странах всей планеты. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибает более 1 миллиона человек, а 20–50 миллионов человек получают травмы или остаются инвалидами. Подобный нарастающий кризис, затрагивающий все государства, которые являются членами Организации Объединенных Наций, теперь должным образом включен в междуна-

родную повестку дня. Текущее пленарное заседание Генеральной Ассамблеи, посвященное глобальному кризису в области безопасности дорожного движения, предоставляет нам возможность изучить многогранные проблемы, связанные с безопасностью на дорогах, а главное, сосредоточиться на разработке эффективных стратегий их решения.

Когда вопрос о глобальной безопасности дорожного движения впервые рассматривался на пятьдесят пятой сессии Генеральной Ассамблеи, был отмечен быстрый рост во всем мире гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях и его отрицательное воздействие на национальную экономику различных стран, особенно развивающихся стран. С тех пор Организация Объединенных Наций предпринимает шаги к тому, чтобы вынести эту проблему на первый план для ее рассмотрения и принятия в ее отношении соответствующих мер. Эта инициатива осуществляется в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирным банком и другими учреждениями Организации Объединенных Наций.

Всемирный день здоровья, например, который мы отмечаем всего неделю назад, был посвящен безопасности дорожного движения. Девиз этого Дня — «Безопасность на дорогах — это отсутствие аварий» подчеркивал, что трагических дорожно-транспортных происшествий в самом деле можно

В настоящем отчете содержатся тексты выступлений на русском языке и тексты устных переводов выступлений на других языках. Поправки должны представляться только к текстам выступлений на языке подлинника. Они должны включаться в один из экземпляров отчета и направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации на имя начальника Службы стенографических отчетов (Chief, Verbatim Reporting Service, room C-154A). Поправки будут изданы после окончания сессии в виде сводного исправления.

избегать. В недавно опубликованном «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», составленном совместно Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком, подробно излагаются основные проблемы, связанные с авариями на дорогах, в том числе их глобальные последствия, факторы риска и способы их решения.

Очевидно, что если такие тенденции в глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения будут сохраняться, то он может перерасти в глубокий кризис в плане охраны здоровья со значительными социально-экономическими последствиями. Имеющиеся статистические данные позволяют нам произвести сбалансированный анализ ситуации в ее нынешнем виде и того направления, в котором она скорее всего будет развиваться в будущем, если мы срочно и решительно не займемся ее исправлением.

Такая статистика поражает. Согласно оценкам ВОЗ и Всемирного банка глобальные экономические издержки дорожных происшествий и являющихся их результатами травм достигают почти 518 млрд. долл. США. Из этой суммы 65 млрд. долл. США приходится на развивающиеся страны, и эта цифра превосходит сумму, которую они получают в качестве официальной помощи в целях развития.

Большинство автотранспортных средств функционируют в развитом мире, и в связи с этим можно было бы ожидать, что большинство несчастных случаев со смертельным исходом происходят именно там. Однако статистика отражает совершенно иную картину. В странах с низкими и средними доходами происходят 85 процентов аварий со смертельным исходом, и в глобальном плане там насчитывается непропорционально высокое в процентном отношении число увечий с лишением дееспособности.

Дорожный травматизм во всем мире является одной из ведущих причин смертности людей в возрасте 15–44 лет, то есть в самом производительном возрасте. В 2000 году дорожно-транспортные происшествия занимали девятое место среди основных причин смертности, став причиной 2,8 процента всех смертельных исходов и травм, приведших к инвалидности. Согласно прогнозам ВОЗ, если такая тенденция сохранится, к 2020 году дорожно-

транспортный травматизм может занять третье место среди причин заболеваний или увечий, обогнав такие иные проблемы здоровья, как туберкулез и ВИЧ/СПИД.

Социальные же издержки вообще неисчислимы. Утрата кормильцев и долгосрочный уход за людьми, лишенными дееспособности в результате дорожно-транспортных происшествий, приводят к обеднению многих семей, а затем к нищете, особенно в развивающемся мире. С этой точки зрения, потенциальные последствия для устойчивого развития очевидны.

Поэтому нынешнее заседание должно стать катализатором наших дальнейших действий и укрепления международного сотрудничества в этой сфере.

Генеральная Ассамблея продолжает привлекать внимание государств-членов к необходимости критической оценки национальных и международных аспектов государственной политики в отношении безопасности дорожного движения во всем мире. Наши инициативы в этом плане должны вновь подчеркнуть важность установления строгих международных стандартов, сотрудничества в общемировом масштабе и, что касается развивающихся стран, укрепления потенциала в деле осуществления этих стандартов на самом высоком уровне. Решение более широких вопросов предотвращения несчастных случаев, в том числе в плане развития инфраструктуры, учитывающей потребности как людей, так и транспортных средств, также заслуживает срочного рассмотрения.

К участию в этом процессе поощряется все международное сообщество: правительства, международные организации, гражданское общество и частный сектор. Нас просят адресовать наши инициативы в первую очередь молодежи. Я считаю, что форум заинтересованных сторон по вопросу безопасности дорожного движения во всем мире, который пройдет завтра, это своевременная инициатива, и призываю всех принять участие в нем.

Успех некоторых стран, которым удалось резко сократить число аварий и уровень травматизма, подтверждает, что несчастные случаи, ранения и гибель людей можно предотвратить. Это показывает нам, что мы можем уменьшить опасность гибели людей и травматизма на дорогах, если будем системно подходить к пониманию того, как взаимодей-

ствуют люди, машины и окружающая среда. Это также требует широкого подхода, охватывающего такие области, как оказание чрезвычайных услуг в плане здравоохранения, просвещение и профилактика, законодательство и правоохранительная деятельность.

Мне кажется, государства-члены согласны с тем, что мы должны делать больше для решения проблемы безопасности дорожного движения, сосредоточив на ней внимание системы Организации Объединенных Наций. В совместном докладе Всемирной организации здравоохранения и Всемирного банка предлагаются важные направления действий. Правительствам и учреждениям Организации Объединенных Наций необходимо больше делать в этой области. Нам также необходимо поощрять гражданское общество и частный сектор к тому, чтобы они становились нашими партнерами в реализации этих инициатив. Мы предлагаем рассматривать общемировой кризис дорожного движения с самой широкой точки зрения: начиная со здравоохранения и заканчивая правоохранительной деятельностью. Следует мобилизовать необходимые ресурсы на оказание развивающимся странам помощи в повышении безопасности на дорогах, которые соответствовали бы всей серьезности и неотложности тех проблем дорожного движения, с которыми они сталкиваются.

Я думаю, что мы сейчас можем что-то изменить в плане уменьшения риска и спасения жизней. Мы должны предпринять решительные действия и сделать это не откладывая.

Теперь я предоставляю слово Первому заместителю Генерального секретаря г-же Фрешет.

Первый заместитель Генерального секретаря (*говорит по-английски*): Это заседание Генеральной Ассамблеи позволило привлечь столь необходимое внимание к глобальному кризису, который разворачивается буквально у нас перед глазами. За некоторыми отпадными исключениями, этот кризис до сих пор странным образом не попадал в поле зрения тех, кто занимается общественной политикой. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях гибнет 1,2 миллиона мужчин, женщин и детей. Это, безусловно, достаточно для того, чтобы сделать вопрос безопасности дорожного движения одним из важнейших тем мирового общественного здоровья.

Как и в случае со многими другими проблемами здоровья общества, и здесь больше других страдают бедные. Более 80 процентов из этих 1,2 миллиона случаев гибели людей приходится на страны с низким и средним доходом. Причем в этих странах с самой большой опасностью травматизма или гибели в ДТП сталкиваются пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты и люди, которые пользуются нереконструированными средствами общественного транспорта.

Аварии на дорогах зачастую имеют просто разрушительные последствия для людей. Пострадавшим и их семьям приходится иметь дело с болезненными и подчас долговременными последствиями травм, потери трудоспособности и сложностями реабилитации. Расходы по уходу и потеря основного кормильца могут довести семью до нищеты.

Экономические издержки также огромны. Травматизм на дорогах обходится большинству стран в сумму, равную 1–2 процентам их валового национального продукта, — в общей сложности более 500 млрд. долл. США в год. Такие издержки в странах с низким и средним доходом превышают сумму, которую они получают в качестве помощи в целях развития.

Но так быть не должно. Люди подходят к вопросу об авариях на дорогах с позиций фатализма, к чему их зачастую поощряет употребление слова «несчастный случай» вместо слов «авария» или «столкновение». Тем не менее многие из связанных с этим рисков вполне подконтрольны нам. Многие аварии можно предотвратить, а последствия многих других — уменьшить. Нам необходимо многое сделать для повышения осведомленности граждан. Мы должны сделать так, чтобы очень непросто давшиеся нам достижения в сферах общественного здравоохранения и развития не подрывались такой гибелью и травматизмом людей, которые можно предотвратить.

Да, нам необходимо многое сделать. Но мы знаем, как это делать, и обладаем знаниями, позволяющими осуществить необходимые изменения. Это проблема многосекторальная, и она не ограничится лишь к сфере деятельности министерств транспорта. Министерства здравоохранения, финансов, окружающей среды, образования, юстиции, полиция и другие — все должны сотрудничать с

транспортным сектором для повышения безопасности на дорогах.

Источником вдохновения для нас может служить тот широко распространенный энтузиазм, который проявляют столь большое число организаций и экспертов по всему миру, занимающихся учебно-просветительской деятельностью в отношении дорожной безопасности и выступающих с инициативами, призванными сделать дороги безопаснее. Семья Организации Объединенных Наций, включая Всемирную организацию здравоохранения, ЮНИСЕФ, Программу развития Организации Объединенных Наций, Всемирный банк и другие учреждения, будут продолжать играть свою роль.

Я призываю государства-члены и гражданское общество предпринять согласованные действия по таким ключевым вопросам, как более широкое распространение устройств, обеспечивающих безопасность, улучшение планировки дорог и конструкций транспортных средств и принятие более жестких мер против превышения скорости и против езды в нетрезвом виде или под действием наркотиков.

Я также призываю сообщество доноров осуществить дополнительные инвестиции в эту сферу. Нынешний уровень поддержки безопасности на дорогах в развивающихся странах недостаточен. Такие взносы окупятся бы с точки зрения затрат. Что еще важнее, они спасли бы жизнь людям.

Безопасность дорожного движения — это не дело случая, как уже говорилось. Она требует приверженности на самых высоких руководящих уровнях. Чем меньше мы будем этим заниматься, тем больше жизней окажутся разбиты. Я настоятельно призываю Ассамблею принять резолюцию, которая отражала бы наше единодушное стремление к повышению безопасности дорожного движения во всем мире. Давайте будем помнить сами и напомним друг другу о том, что, работая сообща, мы можем спасти людям жизнь.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): После консультаций и с разрешения государств-членов я сейчас предоставляю слово Генеральному директору Всемирной организации здравоохранения в соответствии с резолюцией 58/9 от 5 ноября 2003 года.

Г-н Ли (Всемирная организация здравоохранения) (*говорит по-английски*): Первым человеком,

погибшим под колесами автомобиля, была Бриджит Дрисколл из Соединенного Королевства. Ей было 44 года, и у нее было двое детей. Она была сбита машиной 17 августа 1896 года на Кристал-пэлас, в Лондоне. Машина ехала со скоростью 12 км/час. Она так и не поняла, что произошло. Английский коронер зафиксировал смерть в результате несчастного случая. Выступая в ходе следствия он предостерег: «Это никогда больше не должно повториться».

Двадцать лет тому назад Майкл Зеллер ехал на работу, когда его машина столкнулась с грузовиком. Он не погиб, но он полгода находился в коме. На прошлой неделе он присутствовал на наших торжествах по случаю Всемирного дня здоровья, сидя в инвалидном кресле, так как в результате полученных травм он на всю жизнь остался парализован. От его имени выступала его жена, так как он утратил речевую функцию. Ей и самой было очень трудно говорить: не из-за каких-либо повреждений, а потому, что вспоминать случившееся было для нее настоящей травмой. Она говорила о том, что это больше никогда не должно случиться с кем-либо другим. От имени ее семьи и от имени других пострадавших, число которых ежегодно исчисляется миллионами, я сегодня хочу донести до Ассамблеи ту же самую мысль.

Я благодарю правительство Омана за то, что оно выступило с инициативой и вынесло сегодня эту тему на рассмотрение Генеральной Ассамблеи. Смерти, травмы и экономические потери в результате дорожно-транспортных происшествий могут быть предотвращены. Во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», который мы опубликовали на прошлой неделе в Париже, излагаются известные факторы риска, а также превентивные меры, которые уже доказали свою эффективность. В числе таких мер следует назвать обеспечение соблюдения законов о ремнях безопасности, детских пристегивающихся сидениях, ношении шлемов и вождении в нетрезвом состоянии, а также мер по пропаганде движения с включенными фарами в дневное время и улучшении видимости для всех участников дорожного движения. Помимо принятия законов и повышения осознания проблем в области безопасности дорожного движения странам необходимо разработать политику, способствующую повышению безопасности транспортных средств, обеспечению соблюде

ния правил безопасности дорожного движения и строительству более безопасных дорог. Страны, которые добились наибольших успехов в повышении безопасности, это те страны, которые сумели вовлечь многие различные группы, объединяющие правительства, гражданское общество и отрасли промышленности, в осуществление скоординированной программы обеспечения безопасности дорожного движения. Каждый сектор, и особенно секторы транспорта, образования, здравоохранения и обеспечения правопорядка, должны играть свою роль в решении этой проблемы.

Необходимо, чтобы общественность увеличила свой вклад в это дело путем укрепления деятельности по оказанию скорой помощи жертвам, улучшения сбора данных, содействия разработке политики и поощрения превентивных мероприятий. Международные учреждения, сообщество доноров и неправительственные организации должны играть важную роль в содействии обеспечению безопасности дорожного движения. Каждый из нас — будь то в качестве пешеходов, водителей или лиц, участвующих в принятии решений, — может внести свой вклад в эти усилия. Усилия по обеспечению безопасности дорожного движения не напрасны. Дорожный травматизм сокращается, когда люди признают тот факт, что его можно предотвратить, и поступают соответствующим образом. Давайте же здесь сейчас примем решение придать вопросу обеспечения безопасности дорожного движения то первоочередное значение, которого он заслуживает.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел Омана Его Превосходительству г-ну Юсефу бен аль-Алави бен Абдулле, который представит проект резолюции A/58/L.60/Rev.1.

Г-н Абдулла (Оман) (*говорит по-арабски*): Позвольте мне прежде всего выразить искреннюю признательность Генеральному секретарю за его ценный доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения (A/58/228). Этот доклад представляет собой качественный прорыв в наших обсуждениях этого гуманитарного кризиса, который затрагивает жизни людей и общин во всем мире. Я хотел бы также выразить свою признательность Генеральному директору Всемирной организации здравоохранения г-ну Чжон Ук Ли за его подробный обзор основных тем, изложенных во «Все-

мирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма».

Мы поздравляем Всемирную организацию здравоохранения и Всемирный банк с опубликованием этого важного документа, в разработку которого внесли свой вклад более 100 экспертов, представляющих все континенты и различные сектора. Мы также хотим воздать должное дружественному правительству Франции за проведение в Париже 7 апреля 2004 года конференции, которая позволила сконцентрировать внимание на последствиях дорожно-транспортных происшествий и средствах их предотвращения.

На протяжении всей истории человечества отдельная личность всегда находилась в центре развития. Успех любого плана в области развития в значительной степени зависит от удовлетворения потребностей человека. Могут существовать препятствия, которые мешают воспользоваться плодами развития. Однако при этом необходимо искать решение этих проблем. Дорожно-транспортные происшествия и вызываемый ими травматизм являются серьезным вопросом и проблемой в области общественного здравоохранения, которая вызывает серьезную обеспокоенность индивидуумов, семей и общин.

В социальном плане статистика свидетельствует о том, что каждый день в результате дорожно-транспортных происшествий погибают около 3000 человек, т.е. ежегодно гибнут более 1 миллиона человек. Кроме того, ежегодно от 20 до 50 миллионов человек получают травмы, некоторые из которых приводят к пожизненной инвалидности. Исследования показывают, что, если не будут безотлагательно приняты надлежащие меры по решению этой проблемы, то, скорее всего, дорожно-транспортный травматизм станет третьей по величине причиной смерти в развивающихся странах к 2020 году.

В экономическом плане дорожно-транспортный травматизм оказывает негативное воздействие на состояние экономики стран мира. Статистические данные свидетельствуют о том, что приблизительно 518 млрд. долл. США ежегодно расходуется на ликвидацию последствий дорожно-транспортного травматизма — травматизма, который затрагивает наиболее деятельные группы населения. На долю наименее развитых и других разви-

вающихся стран приходится около 85 процентов таких происшествий, которые, в свою очередь, ложатся дополнительным бременем на их и без того перегруженную экономику. Сознвая этот разворачивающийся кризис, мы считаем, что необходимо предпринять все возможные усилия для расширения и поддержания программ, направленных на повышение безопасности участников дорожного движения и избавление их от этого гуманитарного кризиса.

Позвольте мне в этом контексте остановиться на тех шагах, которые мое правительство осуществляет на национальном уровне с 1997 года. К этим шагам, в частности, относятся принятие соответствующего законодательства, учреждение национального агентства по безопасности дорожного движения, обновление всеобъемлющих правил в целях удовлетворения нужд пострадавших и их реабилитация, а также создание реестра для сбора подробной информации о последствиях травматизма с целью сведения к минимуму кризиса и создание в конечном итоге такого климата для наших граждан, который способствовал бы достижению дальнейшего социально-экономического развития.

Мы считаем, что обсуждение нами вопроса о безопасности дорожного движения должно выйти за рамки протокольного обсуждения и что необходимо принять серьезные и безотлагательные усилия на национальном, региональном и глобальном уровнях. Для этого требуется решительная политическая воля и согласованные и последовательные усилия в рамках многих секторов — от участников дорожного движения до правительств и производителей автомобилей, — а также региональных и международных организаций, которые должны работать сообща над определением разумных мер и критериев для борьбы с этим разворачивающимся кризисом.

Инициатива Омана, направленная на повышение глобального осознания проблемы безопасности дорожного движения посредством принятия резолюции 58/9 Генеральной Ассамблеи, которая среди прочего призвала к всемирным усилиям по повышению осознания кризиса в области безопасности дорожного движения и его последствий, была основана именно на этой предпосылке. Эта резолюция также подчеркнула необходимость создать механизмы для повышения безопасности участников

дорожного движения посредством сокращения негативного воздействия дорожных аварий.

В этом контексте мне доставляет удовольствие представить проект резолюции A/58/L.60/Rev/1, по которому мое правительство провело большое количество консультаций с другими государствами-членами, с тем чтобы прийти к консенсусу, отражающему чаяния наших стран и надежды наших народов. Этот проект резолюции развивает практические рекомендации, содержащиеся в докладе Генерального секретаря и во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», подготовленном Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком. Основные моменты проекта резолюции, представленного Ассамблее, который, как мы надеемся, будет принят без голосования, состоят в следующем.

Во-первых, Всемирной организации здравоохранения предлагается, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выступить в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций.

Во-вторых, он предлагает Генеральному секретарю, представив свой доклад Генеральной Ассамблее на ее шестидесятой сессии, в соответствии с резолюцией 58/9, взять за основу опыт региональных комиссий Организации Объединенных Наций, а также Всемирной организации здравоохранения и Всемирного банка в области безопасности дорожного движения.

В-третьих, в нем подчеркивается необходимость укрепления международного сотрудничества, с учетом потребностей развивающихся стран, посредством укрепления их финансового и институционального потенциалов в области повышения безопасности дорожного движения.

Авторами проекта резолюции являются Афганистан, Алжир, Аргентина, Армения, Австралия, Азербайджан, Бахрейн, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Китай, Джибути, Эквадор, Египет, Гватемала, Гайана, Исландия, Индия, Индонезия, Ирландия, Исламская Республика Иран, Израиль, Казахстан, Кувейт, Ливан, Люксембург, Малайзия, Молдова, Монако, Марокко, Пакистан, Панама, Республика Корея, Румыния, Руанда, Саудовская Аравия, Сингапур, Словения, Южная Африка, Су

дан, Швейцария, Сирийская Арабская Республика, Таиланд, бывшая югославская Республика Македония, Тринидад и Тобаго, Тунис, Туркменистан, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенное Королевство, Венесуэла, Вьетнам, Йемен и Замбия.

Предстоят серьезные обязательства и задачи, и они потребуют существенной политической воли в рамках эффективного глобального сотрудничества государств-участников, региональных и международных организаций и гражданского общества. Это партнерство должно включать инициативы, программы и обмен опытом по вопросам безопасности дорожного движения, в дополнение к принятию законодательства на уровне, соизмеримом с нашими целями и устремлениями в плане сокращения дорожно-транспортного травматизма для грядущих поколений.

В заключение я скажу, что мы столкнулись с серьезным кризисом, и дальнейшее сотрудничество жизненно важно для активного участия Организации Объединенных Наций, ее специализированных учреждений и гражданского общества во имя безопасных и более стабильных условий для всех людей.

Председатель (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово министру транспорта Ирландии г-ну Симусу Бреннану, который выступит от имени Европейского союза.

Г-н Бреннан (Ирландия) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать от имени Европейского союза. Кроме того, следующие страны также присоединяются к этому заявлению: 10 присоединившихся стран, которые станут членами Европейского союза на специальной церемонии в Дублине 1 мая 2004 года, а именно: Кипр, Чешская Республика, Эстония, Венгрия, Латвия, Литва, Мальта, Польша, Словакия и Словения; страны-кандидаты Болгария, Румыния и Турция; страны — участники Процесса стабилизации и ассоциации и потенциальные кандидаты Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия и бывшая югославская Республика Македония и Сербия и Черногория; и страны Европейской ассоциации свободной торговли, Исландия и Норвегия, члены Европейского экономического пространства.

Сегодняшние прения проходят в конце недели, и Организация Объединенных Наций и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) попросили нас

всех сделать особый акцент на безопасности дорожного движения. Дорожно-транспортные столкновения достигли масштабов эпидемии во многих государствах и, похоже, многие смирились с тем, что они являются неизбежным последствием все возрастающей мобильности населения. Эта точка зрения подпитывается и поощряет модель поведения, которая создает условия, порождающие такие столкновения в первую очередь. Преодоление такого поведения в первую очередь. Преодоление такого поведения и составляющих его основу факторов нуждается в пропаганде защитниками правильного курса. Вынесение этого вопроса на повестку дня сегодняшнего пленарного заседания отражает видение и приверженность министра султаната Оман Бен аль-Алави Бен Абдуллы убежденности, что общество во всем мире должны рассмотреть как причины, так и результаты дорожно-транспортных столкновений.

В таком контексте — сегодня мы с ним уже ознакомились — 1,2 миллиона погибших и 50 миллионов пострадавших на наших дорогах, издание Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в Париже на прошлой неделе всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма представляет собой своевременный комментарий к ситуации в области безопасности дорожного движения в самом широком смысле. Доклад представляет собой обзор ситуации с безопасностью дорожного движения во всем мире, с упором на масштабы проблемы и обсуждении политики, направленной на предотвращение столкновений и сокращение их последствий.

Последствия нашего примиренческого отношения к неизбежности дорожно-транспортных происшествий были четко определены ВОЗ самым конкретным образом. Бездействие могло бы сделать травмы в результате дорожно-транспортных происшествий третьим по масштабам источником глобального бремени болезней и травм к 2020 году.

Однако многие государства и правительства предпочли вплотную заняться решением этой задачи. В действительности, я считаю, что отношение к безопасности дорожного движения меняется. Несчастные случаи в результате дорожно-транспортных происшествий не воспринимаются больше как неизбежные последствия возросшей мобильности населения. Напротив, сейчас стоит задача неуклонного снижения уровня дорожно-транспортных

происшествий, и это задача, которая действительно требует значительных усилий.

Например, в Австралии и Канаде достигнут значительный прогресс. Аналогичным образом, в Европе мы можем наблюдать успех таких стран, как Швеция, Нидерланды и Соединенное Королевство. На фоне роста численности транспортных средств и увеличении числа водителей в этих странах, действительно, зафиксировано снижение уровней дорожно-транспортного травматизма. Параллельно с этими успехами в других европейских странах также достигнуты значительные улучшения. Важно подчеркнуть, что в основе примеров такого успеха — обычно принятие широкого планового подхода к политике в отношении безопасности дорожного движения со смелыми задачами, в которых все субъекты привлечены к разработке стратегического подхода. Такой подход за прошедшие несколько лет привел к резкому сокращению смертных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий в моей стране, Ирландии.

Также уместно, чтобы предпринимаемые на национальном уровне усилия отражались и дополнялись на уровне Европейского союза. По сути, Европейский союз признал, что имеются перспективы значительного успеха, если все государства-члены готовы делиться не только общим видением будущего, но и опытом лучшей практики в ходе такого прогресса на национальном уровне в прошлом. Говоря о недавних событиях в этой связи, позвольте мне подчеркнуть европейскую Программу действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которую Европейская комиссия представила в июне 2003 года. В центре ее находится задача осуществления к 2010 году сокращения на 50 процентов числа жертв дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 2001 годом. В нынешнем Европейском союзе, насчитывающем 15 государств-членов, ежегодно происходит 1,3 миллиона несчастных случаев, в результате которых погибают 40 000 человек, а и 1,7 миллиона — получают травмы, при экономическом росте валового внутреннего продукта Европейского союза, по оценкам, в 2 процента. Поэтому достижение нашей цели означает ежегодное снижение смертности на 20 000 человек.

Европейский парламент и Совет европейских министров транспорта неоднократно брали на себя однозначные обязательства по достижению именно этой цели. При этом они ставили задачу обеспече-

ния безопасности дорожного движения на приоритетное место в своей политической повестке дня; она останется там и требует постоянных усилий.

Программа определяет как главную причину столкновений и главные факторы, способствующие их последствиям, чрезмерное потребление алкоголя, вождение в состоянии алкогольного опьянения и неиспользования таких средств защиты, как поясные ремни безопасности и мотоциклетные шлемы. В этой связи в ней подчеркивается безотлагательная потребность в более жестком обеспечении соблюдения существующего в этой связи законодательства. Кроме того, Программа действий позволяет европейским государствам производить обзор соответствующей информации и конкретных шагов — законодательных и прочих, которые необходимы для достижения цели сокращения на 50 процентов дорожно-транспортных происшествий. В ней также описаны структуры, с помощью которых мы можем более эффективно рассматривать эти вопросы, и содержится информация, требуемая для следования примеру тех государств, которые задают тон в проведении политики обеспечения безопасности дорожного движения. В Программе, о которой я говорил, также уделяется большое внимание настоятельной необходимости привлечения гражданского общества к участию в усилиях по повышению уровня безопасности на дорогах. В этой связи в ней содержится призыв к представителям государственного и частного секторов подписать Хартию безопасности движения, в которой эти действующие лица должны перечислить намеченные ими конкретные цели и меры по обеспечению безопасности на дорогах. На минувшей неделе я имел честь проводить в Дублине церемонию, на которой в присутствии министров транспорта стран Европейского союза эта Хартия была подписана 39 организациями и компаниями, причем все из них взяли на себя конкретные и поддающиеся оценке обязательства по повышению уровня безопасности движения.

В Программе действий Европейского союза также особое внимание уделяется необходимости сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях и информации, касающейся программ их предотвращения во всех государствах-членах. Этого можно добиться путем создания Центра наблюдения за безопасностью движения в Европе, который будет заниматься распространением информации о

передовой практике в целях решения проблем в области безопасности движения.

Ясно, что мы все должны обмениваться передовой практикой всех стран, а не только в рамках Европейского союза. Безусловно, в этом вопросе нам всем может принести пользу соответствующий опыт других стран. Для решения этой серьезной задачи в проекте резолюции, предлагаемом нам для принятия на сегодняшнем пленарном заседании, предусматривается определение одной организации, в рамках которой будет проводиться обмен информацией и опытом в глобальных масштабах.

Успех программ в области безопасности дорожного движения, достигнутый во многих странах за прошедшие годы и даже десятилетия, свидетельствует о наличии возможностей для устранения этой одной из самых серьезных угроз в области общественного здравоохранения. Достижение дальнейшего успеха путем поощрения таких программ во всем мире является общей важной задачей, а также большой возможностью. Я настоятельно призываю все страны взяться за решение этой сложной задачи и существенно сократить число наших граждан, которые каждый день ежегодно без нужды гибнут на дорогах.

Г-н Минета (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь получить эту возможность представлять мою страну здесь сегодня, когда Генеральная Ассамблея рассматривает исключительно важную проблему безопасности дорожного движения. Это проблема, которой моя страна уделяет очень серьезное внимание. Я хотел бы поблагодарить Султанат Оман за инициативу привлечения внимания международного сообщества к этой проблеме, поскольку безопасность дорожного движения является действительно глобальной проблемой. На сегодняшнем утреннем заседании мы заслушали выступление первого заместителя Генерального секретаря Луизы Фрешет и Генерального директора Всемирной организации здравоохранения г-на Чжон Ук Ли, которые рассказали о масштабах стоящей перед нами проблемы.

Ежегодно более миллиона людей гибнет в результате дорожно-транспортных происшествий — миллион матерей и отцов, сестер и братьев, мужей и жен, которые уже никогда не вернуться домой. Эта трагедия усугубляется тем обстоятельством,

что гибель многих людей можно было бы предотвратить.

Наши издержки колоссальны с точки зрения жизни людей, горя и страданий, а также с точки зрения экономического ущерба и не использованных возможностей. По оценкам Организации Объединенных Наций, экономические издержки в результате дорожно-транспортного травматизма составляют 518 млрд. долл. США ежегодно. Представьте себе еще боль и страдания, которые можно было бы облегчить, если бы наши страны могли вместо этого направить эти средства на цели образования, здравоохранения, экономического развития, транспорта и на удовлетворение других насущных потребностей.

Однако если мы будем оставаться безучастными, еще больше людей будет бессмысленно погибать. По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, к 2020 году дорожные катастрофы станут третьей основной причиной гибели и станут более серьезной проблемой для здоровья людей, чем даже такие заболевания, как малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД.

Но сегодня я хотел бы заявить членам Ассамблеи следующее: мы не должны соглашаться с тем, что повышение показателя смертности в мире обусловлено уровнем моторизации. Как показывает опыт, расширение свободы передвижения и повышение продуктивности благодаря развитию транспорта не должны обеспечиваться в ущерб безопасности наших граждан. Соединенные Штаты стали сосредоточивать свои усилия на повышении уровня дорожной безопасности в середине 60-х годов. В то время в нашей стране показатель смертности составлял 5,5 погибших на каждые 100 миллионов миль. С тех пор ситуация резко изменилась. Существенно выросло население Соединенных Штатов, а также число автомобилей и водителей на наших дорогах. Но в тот же самый период нам удалось снизить уровень смертности на дорогах на 72 процента, сократив этот показатель до 1,5 смертных случая на 100 миллионов миль. Это по-настоящему замечательное достижение за относительно короткий период времени.

Однако мы знаем, что можем добиться большего, и мы должны добиться большего. Показатель смертности на дорогах Соединенных Штатов — 43 000 человек ежегодно — цифра неприемлемая.

Вот почему администрация президента Джорджа У. Буша поставила цель добиваться дальнейшего сокращения уровня смертности на дорогах, снизив его на одну треть к 2008 году, а именно до 1 смерти на каждые 100 миллионов миль.

Я особо горжусь достижениями своей страны в области защиты наших наиболее уязвимых граждан: наших детей. За период, равный жизни одного поколения, Соединенным Штатам удалось существенно снизить уровень детского травматизма в результате дорожных аварий. Сегодня этот показатель находится на самом низком за всю историю уровне. Подход, который мы используем для защиты наших детей, наглядно свидетельствует о нашей стратегии в области безопасности дорожного движения. В 1966 году мы создали в системе национального правительства специальное агентство, которое занимается вопросами безопасности дорожного движения. Этому агентству предоставлены полномочия принимать меры, и выделены специальные средства для выполнения поставленных перед ним задач. Агентство приступило к сбору достоверных данных о состоянии безопасности наших детей во время передвижения в автотранспортных средствах. И мы очень быстро осознали крайне важный фактор: больше детей погибает в результате аварий на дорогах, чем от тех или иных заболеваний.

На основе этих данных мы смогли разработать комплексный подход, направленный на снижение уровня детской смертности на дорогах. Наши инженеры спроектировали машины, способные снижать инерцию при столкновении в целях защиты детей в случае аварии, и разработали специальные сидения для детей. Кроме того, мы проводим работу по информированию родителей о важности использования этих сидений вместо того, чтобы позволять детям сидеть на коленях у родителей, на полу или же в задней части грузового автомобиля. Мы разработали стандарты для производителей автомобилей и детских сидений, а наши законодатели приняли законы для обеспечения защиты этой очень уязвимой группы нашего населения. И наконец, наше агентство по безопасности дорожного движения работает уже в течение более 30 лет над совершенствованием систем оказания скорой медицинской помощи и помощи в случае травматизма для того, чтобы пострадавшие в результате аварии люди могли сразу получить надлежащую помощь.

Мы признаем, что характер проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, зависит от страны, и мы должны принимать решения с учетом этого. Мы можем многому поучиться друг у друга. Я искренне надеюсь, что сегодняшнее заседание положит начало широкому и постоянному международному сотрудничеству, сфокусированному на всех аспектах безопасности дорожного движения: поведении водителей, пассажиров и пешеходов; безопасности транспортных средств; а также ситуации на дорогах.

Я прибыл сегодня сюда для того, чтобы заявить о том, что Соединенные Штаты готовы поделиться своим опытом с членами мирового сообщества и поучиться у других государств, ибо нам предстоит сотрудничать для того, чтобы предотвратить гибель и увечья людей в дорожно-транспортных происшествиях. Мы будем и впредь сотрудничать с ООН, прежде всего в рамках рабочих групп 1 и 29 Европейской экономической комиссии, и разрабатывать рекомендации для всеобъемлющей стратегии предотвращения дорожных увечий, касающейся автомобилей, аспектов поведения людей и инфраструктуры.

В послании международному сообществу в связи с проведением Всемирного дня здоровья наш Президент Джордж У. Буш выразил твердую приверженность Америки «обеспечению безопасности дорожного движения и достижению цели спасения большего числа людей во всем мире».

Сейчас пришла пора действовать. Провидение дало нам возможность изменить историю. Ни один другой общественный кризис здоровья не поддается столь явному устранению. Ни одна другая причина гибели людей не является столь явно устранимой, если только мировые лидеры будут учиться друг у друга, равно как и наши граждане, с тем чтобы положить конец бессмысленной гибели людей на наших дорогах.

Это работа, которую предстоит делать всем нам. Если мы будем полны решимости делать нашу работу, миллионы членов нашей глобальной семьи будут избавлены от боли и инфарктов, и это цель, которая заслуживает всех наших усилий.

Г-н Туссамо (Казахстан): Прежде всего хотелось бы поблагодарить Вас, г-н Председатель, за созыв данного заседания Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, посвященного

вопросу глобального кризиса в области безопасности дорожного движения, и предоставленное слово. Актуальность и своевременность этого мероприятия неоспоримы, учитывая тот фактор, что дорожно-транспортные происшествия становятся основной причиной человеческих жертв. По прогнозам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), к 2020 году травматизм в результате дорожных аварий может стать более серьезной угрозой, нежели, малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД. Особенное беспокойство вызывает то, что жертвами дорожно-транспортных происшествий становятся молодые люди.

Анализ сложившейся ситуации показывает, что дорожные аварии оказывают физическое и психологическое воздействие не только на потерпевших, но и на их родных и близких, а также имеют негативные социально-экономические последствия, в том числе и для здравоохранения, приводя к значительному оттоку средств, выделяемых на экономические и социальные цели. Учитывая масштабы кризиса безопасности дорожного движения, Казахстан считает необходимым активизацию деятельности в этом направлении со стороны Организации Объединенных Наций, ее специализированных учреждений и программ для разработки всеобъемлющей политики в области безопасности дорожного движения. Мы полностью разделяем мнение о том, что учреждения Организации Объединенных Наций могли бы включить аспекты безопасности дорожного движения в свои стратегии в таких областях, как устойчивое развитие, окружающая среда, гендерная политика и политика в интересах детей, женщин и пожилых людей.

Мы также считаем, что аспекты, связанные с безопасностью дорожного движения, должны находиться в фокусе пристального внимания стран, чьи дороги являются составной частью международных транзитных коридоров. В Алматинской программе действий по расширению сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита особо подчеркивается, что главными проблемами снижения уровня безопасности на дорогах являются отсутствие единых технических стандартов и объектов социальной инфраструктуры вдоль транзитных коридоров, а также плохое техническое обслуживание. Казахстан, исходя из чрезвычайной актуальности рассматриваемой проблематики, поддерживает

проект резолюции A/58/L.60/Rev.1, представленный Оманом, о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой особый акцент делается на необходимости укрепления международного сотрудничества в целях поддержки усилий развивающихся стран и стран с переходной экономикой по укреплению и наращиванию их потенциала в области обеспечения безопасности дорожного движения. Весьма важно, что Всемирной организации здравоохранения отводится роль координатора в рамках системы Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения, которая в своей деятельности будет опираться на региональные комиссии Организации Объединенных Наций.

Казахстан находится в центре Евразийского континента. Общая протяженность дорог составляет более 100 тысяч километров, из которых почти 13 тысяч километров имеют международное значение. На территории Казахстана проживает порядка 15 миллионов человек и эксплуатируется 1 400 000 автомобилей. Правительство Казахстана уделяет приоритетное внимание вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Законодательство в сфере безопасности дорожного движения в Республике практически сформировано. Основные положения государственной системы в этой сфере закреплены в Законе «О безопасности дорожного движения», регламентирующем правовые нормы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Законом регламентированы правовые нормы, регулирующие отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Определены принципы, основными из которых являются приоритет жизни и здоровья граждан над экономическими результатами хозяйственной деятельности и приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения. Законом также установлены полномочия Правительства и государственных органов, заложены основные требования к участникам дорожного движения и лицам, деятельность которых связана с эксплуатацией транспорта и организацией дорожного движения. С момента обретения независимости разработаны и внедрены три государственные программы, направленные на развитие дорожной отрасли и обеспечение безопасности дорожного движения, а также учреждены два государственных консультативно-

совещательных органа, деятельность которых направлена на выработку стратегических предложений. Казахстан является участником Конвенции Организации Объединенных Наций о дорожном движении и других конвенций в области дорожного движения.

Хотелось бы особо отметить, что организация дорожного движения и применяемые технические средства регулирования дорожного движения соответствуют международным требованиям. В крупных городах Казахстана используются автоматизированные системы управления дорожным движением. Вводятся и уже применяются технические средства видеофиксации правонарушений и видеонаблюдения за дорожной ситуацией.

В соответствии с национальным законодательством Министерство внутренних дел выполняет функции центрального исполнительного органа по безопасности дорожного движения и в целом обеспечивает проведение единой государственной политики в этой сфере.

7 апреля традиционно отмечался Всемирный день здоровья. В этом году он был посвящен проблеме травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Казахстан всемерно поддерживает призыв Генерального секретаря Организации Объединенных Наций Кофи Аннана к международному сообществу о присоединении к глобальной кампании, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, и примет все необходимые меры на национальном уровне для эффективного решения этой проблемы.

Г-жа Гонсалес (Коста-Рика) (*говорит по-испански*): Мне приятно выступать здесь от имени своей страны по такому важному для сегодняшнего мира вопросу. Люди постоянно гибнут на дорогах, и мы все обязаны исправить это положение. Коста-Рика постоянно демонстрирует свою твердую политическую приверженность обеспечению безопасности на дорогах. Это находит свое отражение в нашей национальной программе обеспечения безопасности дорожно-транспортного движения, посредством которой мы намерены решать эту проблему посредством мер в шести сферах: в инфраструктуре, в дорожно-транспортной полиции, в системе просвещения, в процедурах выдачи прав на управление автотранспортом, в укреплении законо-

дательства и в просветительских кампаниях на эту тему.

В том, что касается инфраструктуры, мы наметили у себя в стране проекты, в которых безопасность дорожного движения либо игнорировалась, либо вообще отсутствовала: мы привыкли строить дороги без учета в процессе конструирования необходимых критериев дорожно-транспортной безопасности. Теперь такая практика в Коста-Рике меняется.

Во-вторых, за последние два года мы полностью изменили функции дорожно-транспортной полиции, которая в прошлом занималась только пассивным надзором и реагировала только на уже случившиеся происшествия; мы обеспечиваем начало выполнения ими функций более активного надзора. Убедена, что теперь наша полиция осознает, что ей отведена одна из основных ролей в предотвращении аварий.

В-третьих, президент Пачеко подписал декрет, которым в учебные программы, начиная с детских садов и заканчивая колледжами, вводится просвещение в области безопасности дорожного движения.

В том что касается конкретно курсов, которые необходимо пройти для получения водительских прав, то мы вносим изменения как в теоретическую, так и в практическую часть экзамена.

В рамках просветительской кампании позвольте мне выделить развернутую в стране всего шесть месяцев назад при поддержке Международной автомобильной ассоциации кампанию по пропаганде использования пристегнутых ремней под лозунгом «Пристегнись ради любимых». Мы были удивлены, когда обнаружили, что всего шесть месяцев спустя наши законодатели приняли закон, обязывающий к использованию в Коста-Рике пристегнутых ремней.

Делегация Коста-Рики с радостью выступает соавтором представленного Оманом проекта резолюции A/58/L.60/Rev.1 именно в силу того, что мы считаем содержащиеся в нем элементы ключевыми в предотвращении дальнейших смертей на наших дорогах. Коста-Рика убеждена, что все предложенные и только что охарактеризованные мною меры позволили нам всего за год предотвратить 50 смертей по сравнению с предыдущим годом. Таким об

разом, с начала около двух лет назад нашей программы повышения безопасности дорожного движения мы добились спасения одной жизни на каждую тысячу жителей. Мы твердо убеждены, что эта битва заслуживает усилий; но победить в ней мы можем только в том случае, если сделаем ее одной из приоритетных задач как для правительства, так и для гражданской общественности.

Г-н Чжан Ишань (Китай) (*говорит по китайски*): В ознаменование Всемирного дня здоровья в текущем году Всемирная организация здравоохранения и Всемирный банк представили «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Китайская делегация пользуется случаем, чтобы выразить Всемирной организации здравоохранения, Всемирному банку и экспертам из целого ряда стран свою искреннейшую признательность за подготовку этого доклада. Убеждены, что содержащиеся в этом докладе рекомендации относительно улучшений окажутся весьма полезными для всех правительств в дальнейшем повышении безопасности на дорогах.

Нынешняя ситуация в плане безопасности дорожного движения во всем мире внушает тревогу. Ежегодно во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях гибнут приблизительно 1,2 миллиона человек и еще 50 миллионов получают травмы или увечья. Результатом этого являются непосредственные экономические издержки, превышающие 500 млрд. долл. США. Согласно прогнозам к 2020 году смертность в дорожно-транспортных происшествиях достигнет 2,34 миллиона человек в год, что делает дорожно-транспортные происшествия третьим по счету фактором в общем итоге заболеваний и увечий, значительно опережающим СПИД, туберкулез и легочные заболевания. Следует отметить, что 90 процентов дорожно-транспортного травматизма происходит в странах с низкими и средними доходами, и эта тенденция сохраняется.

Эти факты демонстрируют то, что дорожно-транспортный травматизм представляет собой все более серьезную опасность в плане общественного здоровья. Если незамедлительно не будут приняты эффективные профилактические меры, дорожно-транспортный травматизм будет иметь даже еще более глубокие социально-экономические последствия для всех стран, особенно значительного числа стран развивающихся.

Как указывается во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», «безопасность на дорогах — это отсутствие аварий». Дорожно-транспортный травматизм можно сдерживать и предотвращать за счет рационального анализа и принятия соответствующих мер. Перво-степенную ответственность в этом отношении несут все правительства; одновременно свои усилия объединять должны деловые круги, сферы здравоохранения и просвещения, средства массовой информации и неправительственные организации. Мы поддерживаем идею тесного сотрудничества между Генеральной Ассамблеей, региональными социально-экономическими комиссиями, Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в целях повышения внимания к этой проблеме. Мы твердо убеждены, что при наличии согласованных усилий международного сообщества цель снижения дорожно-транспортного травматизма во всем мире вполне достижима.

Китай является развивающейся страной с населением в 1,3 миллиарда человек. Ситуация в плане безопасности дорожного движения в нашей стране тревожная. За период 2001–2003 годов смертность в Китае в результате дорожно-транспортных происшествий превысила 100 000 в год, причем ежегодный травматизм превышает 500 000 случаев, а наносимый им экономический урон составляет около 3 млрд. юаней или более 300 млн. долл. США. Главными причинами дорожно-транспортного травматизма являются недостаточное понимание безопасности движения водителями, плохое состояние дорог и дорожно-транспортных условий, а также неадекватные нормы управления движением.

Китайское правительство придает большое значение своей работе над обеспечением безопасности дорожного движения. Президент Ху Цзиньтао и премьер-министр Вэнь Цзябао неоднократно публиковали основные директивы в отношении решительного обращения вспять тенденции к росту числа дорожно-транспортных происшествий. Государственный совет ясно заявил, что цель правительства состоит в том, чтобы значительно снизить, по сравнению с нынешним высоким уровнем, травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий, взять проблему под контроль и обеспечить постепенное снижение.

Для достижения этой цели в прошлом году Совет учредил межминистерский механизм совместного рассмотрения вопросов безопасности дорожного движения, в котором роль ведущего учреждения играет Министерство общественной безопасности и в котором участвуют 15 государственных департаментов; его цель состоит в координации плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В октябре 2003 года Постоянный комитет Всекитайского собрания народных представителей принял закон о безопасности дорожного движения, основной целью которого является обеспечение безопасности людей. Полностью учитывая многочисленные факторы риска, связанного с дорожным движением, этот закон кодифицирует различные юридические меры превентивного характера, включая, в частности, четко обозначенные положения о безопасности уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы. Этот закон вступит в силу 1 мая. Мы убеждены в том, что он будет играть важную роль в повышении безопасности дорожного движения и в предупреждении дорожного травматизма в Китае.

Г-н Кирьянов (Российская Федерация): Аварийность на автомобильном транспорте продолжает оставаться одной из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед мировым сообществом. В докладе Генерального секретаря Организации Объединенных Наций «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», а также в докладе, подготовленном ВОЗ, в полном объеме показана острота данной проблемы, а также сформулирована стратегия участия всех стран мира в разрешении этого кризиса. Представляется, что одним из важных направлений предложенной стратегии является активное участие государственных структур и, прежде всего, правительств наших стран в разработке и реализации национальных программ обеспечения безопасности дорожного движения, подкрепленное государственным финансированием. Разумеется, эти программы должны учитывать накопленный государствами положительный опыт борьбы с аварийностью.

Российская Федерация полностью разделяет озабоченность Организации Объединенных Наций глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения, которая была отражена в двух ранее принятых резолюциях от 22 мая и 5 ноября 2003 года. К сожалению, в Российской Федерации

положение с обеспечением безопасности дорожного движения остается крайне неблагоприятным. Так, в 2003 году на дорогах России зарегистрировано 204 267 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 35 600 и получили ранения 244 000 человек. Причем тенденция к росту основных показателей аварийности отмечается четвертый год подряд: в частности, по сравнению с 2002 годом количество происшествий увеличилось на 10,8 процента, число погибших — на 7 процентов, раненых — на 12,7 процента.

По-прежнему, определяющую роль в ситуации с аварийностью играет человеческий фактор и, в том числе, агрессивное поведение водителей. Как вы знаете, данной проблеме были посвящены четвертая Неделя безопасности дорожного движения, проходившая в странах Европы по инициативе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций с 5 по 11 апреля, и специальный семинар, состоявшийся в рамках Недели в Женеве.

Именно противоправное, агрессивное поведение водителей является главной причиной высокого уровня аварийности. В Российской Федерации почти 80 процентов дорожно-транспортных происшествий связано с нарушением правил дорожного движения со стороны водителей. К числу наиболее распространенных нарушений, являющихся причинами аварийности, относятся управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышение скорости, выезд на полосу встречного движения.

Мы понимаем всю трагичность ситуации и считаем, что пути выхода из кризиса лежат в комплексном подходе к решению проблем аварийности, в том числе путем совершенствования законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и реализации положений соответствующих нормативно-правовых актов.

В настоящее время в Российской Федерации завершается работа по усилению юридической ответственности за грубые нарушения Правил дорожного движения, которые являются основными причинами дорожно-транспортных происшествий с гибелью и ранением людей.

В нашей стране идет активный поиск и реализация наиболее эффективных мер, которые позволили бы максимально снизить социальные и эконо-

мические потери от аварийности. В этих целях на федеральном и региональных уровнях разрабатываются комплексные мероприятия, касающиеся организации пассажирских перевозок и в особенности детей, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в школьных и дошкольных учреждениях, повышения конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств, совершенствования организации дорожного движения в городах и других не менее важных вопросах.

Особое внимание уделяется созданию необходимой инфраструктуры для обеспечения безопасности движения пешеходов. Учитывая важность данной проблемы, в городах и населенных пунктах реализуется комплекс мероприятий по разделению транспортных и пешеходных потоков.

В целях совершенствования правовой основы деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации запланировал провести в июне парламентские слушания по теме «Об оптимизации правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации».

К позитивным результатам, достигнутым в этой области, следует отнести внесение ряда изменений и дополнений в нормативно-правовую основу регулирования дорожного движения, прежде всего в Правила дорожного движения Российской Федерации.

Эти нормативные правовые решения базируются на соответствующих международных конвенциях и соглашениях, а также на рекомендациях, разрабатываемых Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии и Рабочей группой по безопасности дорожного движения.

Особенно хочется отметить важный этап в совершенствовании международной нормативной правовой основы в области обеспечения безопасности дорожного движения, связанный с подготовкой большого пакета поправок к Венским конвенциям 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также к дополняющим их Европейским соглашениям 1971 года. Данная работа была проведена Рабочей группой по безопасности дорожного движения ЕЭК Организации Объеди-

ненных Наций при участии делегации Российской Федерации.

Предложена новая система правил и дорожных знаков, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения в тоннелях. Вводится унифицированный образец национального водительского удостоверения, который существенно облегчит международное движение. На наш взгляд, одним из важных нововведений, предусмотренных поправками, является снижение допустимого уровня содержания алкоголя в крови водителя с 0,8 до 0,5 промилле. В ближайшее время Российская Федерация направит утвержденный пакет поправок Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

В заключение хотелось бы высоко оценить деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения Европейской комиссии Организации Объединенных Наций, которая вполне могла бы выполнить функции глобального форума по дорожной безопасности, а также выразить уверенность в том, что резолюция, которую мы примем сегодня и которую мы поддерживаем в качестве соавтора, станет еще одним шагом к решению одной из глобальных проблем современной цивилизации, связанной с сохранением жизни здоровья участников дорожного движения.

Г-жа аль-Мулла (Кувейт) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, я рада, что Вы находитесь здесь, а не на дороге.

(*говорит по-арабски*)

Моя делегация выражает признательность делегации Султаната Оман за ее эффективные и целенаправленные усилия по рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения — глобального вопроса, оказывающего негативное воздействие и являющегося причиной реальных страданий.

Система Организации Объединенных Наций должна координировать международные усилия по ограничению негативного воздействия дорожно-транспортных происшествий. Эти действия будут полностью соответствовать тем благородным целям, во имя осуществления которых и была создана наша Организация. Мы надеемся, что Ассамблея примет проект резолюции, представленный ранее министром иностранных дел Султаната Оман г-ном Юсефом бен аль-Алави бен Абдуллой.

Моя делегация ознакомилась с этим пунктом повестки дня, когда он был представлен на пятьдесят седьмой сессии Генеральной Ассамблеи. Мы услышали всю ту ужасную статистику, которая свидетельствует о негативном воздействии дорожно-транспортных происшествий, и, в частности, узнали о том факте, что в 2000 году приблизительно 1,26 миллиона человек в мире погибли в результате таких происшествий. Ожидается, что число погибших от различного рода травм к 2020 году достигнет 8,4 миллиона человек. Мы узнали о том, что дорожно-транспортные происшествия являются третьей по своим масштабам причиной гибели людей в мире.

Как и все наши братские страны, входящие в состав Совета сотрудничества стран Залива, мы страдаем от негативного воздействия дорожно-транспортных происшествий. Последняя официальная статистика, опубликованная в контексте Всемирного дня здоровья, свидетельствует о том, что в Кувейте число дорожно-транспортных происшествий достигло в 2002 году 36 000 случаев, что повлекло за собой приблизительно 315 смертных случаев. В 2003 году произошло 45 000 дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой гибель 372 человек, главным образом мужчин в возрасте от 21 до 40 лет, то есть в наиболее продуктивные годы жизни для мужчин в любом обществе. Это положение требует, чтобы правительство и общество предприняли настойчивые усилия по предотвращению дорожно-транспортных происшествий. При этом необходимо принять во внимание тот факт, что численность населения Кувейта не превышает 1 миллиона человек.

На региональном уровне дорожно-транспортные происшествия в странах Залива являются одной из ведущих причин смерти: в результате дорожно-транспортных происшествий каждые два дня гибнет 1 человек. Кувейт и его братские страны, входящие в состав Совета сотрудничества стран Залива, уделяют все необходимое внимание этому вопросу, о чем свидетельствуют периодические совещания, в которых участвуют сотрудники дорожно-транспортных служб этих стран, с целью координации их подхода к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий. Во всех странах Залива одновременно проводится неделя безопасности дорожного движения — так называемая Неделя дорожного движения; в рамках этой Недели дорож-

ного движения для общественности проводятся семинары и информационно-пропагандистские кампании по вопросам о необходимости принятия мер безопасности и проведения в жизнь законодательства в целях сокращения дорожно-транспортных происшествий, которые, как я уже отметил, являются одной из главных причин смерти в наших странах.

Мы также провели серию совещаний и семинаров по этой теме. В частности, я хотел бы упомянуть о первом семинаре по безопасности дорожного движения, который был проведен в Мускате в 1992 году, и о недавнем совещании в Катаре, посвященном дорожно-транспортным происшествиям, в работе которого приняли участие более 1600 ученых и специалистов из всех секторов.

Мы будем продолжать наши международные и региональные усилия по созданию международной информационно-пропагандистской сети в целях уменьшения воздействия дорожно-транспортных происшествий на жизнь людей, особенно учитывая тот факт, что этот кризис вызван главным образом самими людьми. Мы должны найти решение этой проблеме и предотвратить происшествия, которые являются причиной гибели и инвалидности людей.

Кувейт считает, что эти статистические данные — не просто цифры. Они должны побуждать нас уделять большое внимание этой проблеме на международном уровне — то же внимание, которое мы уделяем другим смертоносным явлениям, таким как войны, эпидемии и малярия, СПИД и другие болезни. Это тем более справедливо потому, что социально-экономические последствия дорожно-транспортных происшествий, которые являются причиной смерти или инвалидности людей, для бедных и развивающихся стран, особенно в Южной и Восточной Азии, совершенно ясны. Статистические данные свидетельствуют о том, что ликвидация последствий дорожно-транспортных происшествий обходится ежегодно приблизительно в 580 млрд. долл. США. Таким образом, чрезвычайно важно предоставить развивающимся странам, наиболее затрагиваемым этой проблемой, международную помощь и сотрудничество.

В этой связи мы подчеркиваем необходимость разработки международных планов и программ предотвращения таких происшествий. Такие программы должны учитывать финансовое положение

развивающихся стран, с тем чтобы их осуществление не легло дополнительным бременем на плечи этих стран. Они должны также принимать во внимание различия в законодательных системах разных государств.

С этой целью Кувейт приветствует усилия Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в этой области, которая преследует цель выдвигания этой проблемы на передний план и которая сделала безопасность дорожного движения главной темой Всемирного дня здоровья, проведенного 7 апреля 2004 года. Мы также воздаем должное совместной инициативе французского правительства и ВОЗ, которая привела к созыву международной конференции по безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий, которая состоялась 7 апреля в Париже. Моя страна изучит рекомендации, содержащиеся во «Всемирном докладе», опубликованном на этой конференции.

Г-н Гопинатхан (Индия) (*говорит по-английски*): Мы благодарим исполняющего обязанности Председателя и заместителя Генерального секретаря за вступительные заявления. Мы также воздаем должное Всемирной организации здравоохранения за ее вклад в эти прения, в том числе за публикацию «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Мы выражаем свою признательность делегации Омана за ее настойчивые усилия по включению этого пункта в повестку дня Генеральной Ассамблеи и за выдвигание этой проблемы на передний план.

Индия придает большое значение рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения и сокращению пагубных последствий дорожно-транспортных происшествий. На министерство дорожного транспорта и дорог возложена ответственность за разработку политики в области безопасности дорожного движения. Это министерство собирает данные о дорожно-транспортных происшествиях и готовит ежегодные планы в области безопасности дорожного движения.

Осуществление различных инициатив включает в себя различные рекламные кампании, ассигнования в виде помощи неправительственным организациям для проведения программ в области безопасности дорожного движения и обеспечения информированности, план национальной службы об-

легчения последствий дорожно-транспортных происшествий, курсы переподготовки для водителей тяжелых грузовиков и создание образцовых школ подготовки водителей. Рекламные кампании включают в себя издание календарей и объявления по радио, телевидению и другим средствам массовой информации. Ежегодно проводится неделя дорожной безопасности для повышения информированности. В прошлом году 22 000 водителей тяжелых транспортных средств в неорганизованном секторе прошли курсы переподготовки в неправительственных организациях и местных институтах. Учреждены награды на различных уровнях в признание важного вклада, внесенного в повышение дорожной безопасности.

Увязка между нищетой и отставанием в экономическом развитии, с одной стороны, и безопасностью дорожного движения — с другой стороны, была очень четко приведена в докладе Генерального секретаря (A/58/228), а также в докладе, изданном Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и опубликованном 7 апреля. Такие факторы как усталость водителя, старые и небезопасные модели машин, нечеткое обозначение перекрестков и неудовлетворительная подготовка водителей относятся к числу самых важных факторов, которые способствуют дорожно-транспортным происшествиям. В докладе Генерального секретаря отмечается, что ряд стратегий и определенная политика способствовали решительному снижению дорожных аварий в развитых странах. Далее в нем говорится, совершенно справедливо, что эти стратегии не могут быть просто перенесены или скопированы развивающимися странами сугубо механическим образом.

В этих условиях, по нашему мнению, нельзя преувеличить значение императива роста международного сотрудничества по оказанию помощи развивающимся странам в эффективном рассмотрении вопросов дорожной безопасности. Мы воздаем должное прилагаемым в этой связи усилиям с помощью Всемирной организации здравоохранения. Мы хотели бы также высоко оценить работу, проделанную региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, в частности Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). ЭСКАТО, вместе с рядом других инициатив, разработала сводную и компьютеризованную базу данных в области дорожно-транспортных

происшествий для Азии и Тихого океана. Эта база данных, вместе с ее удобным для пользователей программным обеспечением, направлена на улучшение дорожной безопасности посредством обеспечения администраторов и лиц, разрабатывающих политику, инструментом для анализа ситуации в области безопасности по сравнению с другими странами. Программное обеспечение помогает также в разработке соответствующих стратегий и определении реалистических целей при мониторинге эффективности национальных планов действий по повышению безопасности дорожного движения. Мы рады, что Индия предлагает эту инициативу для программы работы самой первой сессии Комитета ЭСКАТО по транспорту, коммуникациям, туризму и развитию инфраструктуры. Мы также сотрудничаем с ЭСКАТО в осуществлении экспериментального проекта в Индии в целях развития национальной базы данных дорожно-транспортных происшествий. Этот проект финансируется правительством Индии.

Несмотря на уже осуществляемые инициативы, по-прежнему сохраняется простор для дальнейшего международного сотрудничества. С нашей точки зрения нужно, чтобы такое сотрудничество простиралось за пределы развития международных инструментов или универсализации стандартов, которые могут быть разработаны в одном регионе. Мы рады, что проект резолюции A/58/L.60/Rev.1, который мы можем сегодня принять и который мы имели честь финансировать, признает значение поддержки усилий развивающихся стран в построении потенциала в области дорожной безопасности и обеспечения и финансовой и технической поддержки за их усилия. Мы с нетерпением ожидаем выполнения этого обязательства.

Г-жа Лаохапхан (Таиланд) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, я хотела бы присоединить свой голос к тем представителям, которые выступали до меня, выражая нашу признательность Вам, Генеральный секретарь, и Генеральному директору Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) за то, что Вы поделились Вашими мыслями и видением по вопросу безопасности дорожного движения во всем мире. Я хотела бы воздать должное правительству Франции, Всемирной организации здравоохранения и Всемирному банку за инициативу по подготовке и изданию на прошлой неделе «Всемирного доклада о предотвращении

дорожно-транспортного травматизма» по содействию столь необходимой информированности по этому вопросу. Я хотела бы также поблагодарить правительство Омана за поданный пример в представлении этого вопроса на рассмотрение Генеральной Ассамблеи. Я хотела бы также поблагодарить Его Превосходительство Постоянного представителя Омана за его напряженную работу, терпение и руководство на протяжении процесса формулирования проекта резолюции, содержащегося в документе A/58/L.60/Rev.1.

Предотвращение дорожно-транспортных происшествий не является чьей-либо конкретной ответственностью. Однако это всеобщая проблема. Поэтому чтобы добиться успеха и сделать наши дороги более безопасными, нужны согласованные услуги и приверженность на местном и международном уровнях.

Доклад ВОЗ тщательно анализирует проблемы дорожного движения во всем мире и представляет практические и гибкие рекомендации по улучшению безопасности дорожного движения. Эти рекомендации совпадают с большинством положений многосекторальной политики Таиланда, в том что касается вопросов безопасности дорожного движения. Я хотела бы рассказать Ассамблее о сути этой политики, поскольку это может быть актуально для усилий, предпринимаемых государствами-членами.

Сейчас очевидно, что во многих странах, в особенности в развивающихся, смертность по причине моторизованных транспортных средств приводит к значительным социально-экономическим потерям. Таиланд не является исключением. Дорожно-транспортные происшествия обуславливают три основные проблемы в области здравоохранения в Таиланде. В 2002 году социально-экономические потери в результате смертности и травматизма по причине моторизованных транспортных средств составили 2,13 процента валового внутреннего продукта страны. В этом году дорожно-транспортные происшествия стали причиной смерти 13 000 человек и более миллиона случаев травматизма. Несколько тысяч людей стали инвалидами и лишились средств к существованию. Три четверти из них были мотоциклистами, среди которых показатели смертности составляют 2 человека в час. Полностью сознавая масштабы и последствия этой проблемы, правительство сделало сокращение дорожно-транспортного травматизма приоритетом

своей национальной повестки дня. С 2002 года правительство подчеркивает безотлагательную потребность разработки систематической политики решения проблем дорожной безопасности на всех уровнях: местном, муниципальном, провинциальном и национальном. Правительство сознает, что прежде всего политическая приверженность и последовательное обеспечение соблюдения законов дорожного движения на муниципальном, провинциальном и национальном уровнях необходимы для того, чтобы инициативы, связанные с безопасностью дорожного движения, принесли желаемые результаты.

В 2003 году правительство создало Центр операций по обеспечению дорожной безопасности, который стал ведущим учреждением в координации усилий различных секторов страны в разработке и осуществлении многосекторальных, комплексных и систематических планов действий, которые могли бы эффективно решить проблемы дорожной безопасности государства. Под руководством заместителя премьер-министра Центр имеет достаточно полномочий и потенциала в области руководства для подготовки плана действий по мобилизации ресурсов и поощрения сотрудничества со стороны правительственных учреждений, частных организаций, неправительственных организаций и гражданского общества.

Центру удалось предпринять несколько инициатив, направленных на уменьшение числа инцидентов и повышение безопасности дорожного движения: провозглашение кампании «Алкоголь и руль не сочетаются», призванную проинформировать водителей, мотоциклистов и прочих участников дорожного движения об опасностях вождения в состоянии опьянения; обязательное ношение водителями защитных шлемов и включение света в дневное время для привлечения внимания других водителей; введение обязательных требований в плане ношения ремней безопасности; обеспечение соблюдения ограничений на скорость, улучшение дорожных условий и поощрение использования зон для отдыха для обеспечения большей безопасности на дорогах.

Чтобы дополнить эти инициативы, правительство приняло законодательство, которое повышает штрафы и наказания за нарушения дорожного движения. В то же время был взят курс на необходимость жестокого и оперативного обеспечения соблюдения законов. Представители полиции по все-

му Таиланду оснащены сейчас приборами и для измерения содержания алкоголя в крови. Сейчас требуется, чтобы мотоциклисты носили защитные шлемы, а пассажиры автомобилей — постоянно ремни безопасности. Добровольцы из общин помогают сейчас дорожной полиции создавать произвольные контрольные пункты на крупных шоссе, скоростных автомагистралях и местных дорогах для проверки нарушений. Любой водитель, в крови которого обнаружено чрезмерное содержание алкоголя, подвергается штрафу и немедленному задержанию, прежде чем предстать перед судом для определения степени наказания и работ на благо общества. Мотоциклисты, которые не носят защитных шлемов, подвергаются штрафу на месте.

Помимо жестких правил и положений в отношении водителей автотранспортных средств правительство также рассмотрело другие вопросы, связанные с дорожной безопасностью, стремясь решить эти проблемы комплексным образом. В финансовом отношении мы пытаемся мобилизовать больше финансовых ресурсов в поддержку инициатив в области безопасности дорожного движения посредством создания Фонда безопасности дорожного движения. Что касается сбора данных, правительство модернизирует системы контроля дорожно-транспортного травматизма и происшествий для сбора стандартизированной и достоверной информации по авариям и планированию дальнейших шагов. Что касается инфраструктуры, различные правительственные учреждения повышают безопасность дорожного движения, содействуя безопасному дорожному планированию и проектированию, сокращая опасные участки и улучшая дорожные условия на основе ремонта участков с ограниченной видимостью и размещения большего числа дорожных знаков и обеспечения более широкого использования районов для отдыха на основе улучшения предоставляемых объектов и услуг. Посредством образования правительство прививает навыки безопасного вождения и передвижения детям и подросткам, которые оказываются наиболее предрасположенными к тому, чтобы стать жертвами дорожных аварий. Что касается связей с общественностью, правительство стремится привлечь больше внимания к важности приобретения навыков безопасного вождения и внедрению норм повышения безопасности транспортных средств, укрепляя при этом благоприятную атмосферу на всех дорогах. И наконец, последний по счету, но не по важности

аспект состоит в том, что наш частный сектор активно участвует в работе по решению этих проблем, содействуя проведению таких кампаний по безопасности дорожного движения, как, например, запрещение использования сотовых телефонов во время управления транспортным средством и бесплатное предоставление шлемов безопасности при покупке мотоцикла.

Центр по вопросам дорожной безопасности Таиланда действует на протяжении более двух лет. Тем не менее достигнутые на сегодняшний день результаты вселяют оптимизм. Общественность стала лучше осознавать важность дорожной безопасности и навыков вождения, в результате чего снизилось число зарегистрированных в крупных городах происшествий, связанных с алкогольным опьянением, а также число мотоциклистов, оштрафованных за отсутствие шлемов безопасности.

В целях укрепления усилий, прилагаемых на международном уровне, наше правительство провозгласило 2004 год Национальным годом безопасности дорожного движения в поддержку проводимой ВОЗ глобальной кампании в этой области. Поскольку дороги по-прежнему служат средством обеспечения экономических и социальных связей между народами, Таиланд будет и впредь делать все возможное для повышения уровня дорожной безопасности в стране. Мы были бы рады поделиться с заинтересованными странами нашими инициативами в области безопасности дорожного движения и их результатами.

Как четко заявили Генеральный секретарь и Генеральный директор ВОЗ, в тесном сотрудничестве и координации со всеми соответствующими секторами дорожные происшествия можно предотвратить. Поэтому моя делегация хочет призвать все государства-члены сделать все возможное для оценки и решения всех связанных с безопасностью на дорогах проблем в их странах, опираясь на содержащиеся в докладах Генерального секретаря и ВОЗ рекомендации в качестве основных директив. Моя делегация также хотела бы призвать те страны, которые обладают опытом в деле обеспечения дорожной безопасности, поделиться передовой практикой и знаниями с другими странами, с тем чтобы поддержать их усилия.

Вместе с тем моя делегация хочет обратиться к системе Организации Объединенных Наций,

включая ВОЗ, и другим соответствующим организациям с настоятельным призывом продолжать оказывать помощь тем государствам-членам, которые в ней нуждаются для реализации своих инициатив. Моя делегация твердо верит в то, что, если все государства и международное сообщество в целом проявят решимость, то вместе мы сможем сделать наши дороги более безопасными и обеспечить максимальную отдачу от использования дорожного транспорта на благо всех стран и народов.

Г-н Абул Гейт (Египет) (*говорит по-арабски*): Делегация Египта благодарит министра иностранных дел Омана и делегацию этой страны за их энергичные усилия по мобилизации международной поддержки, необходимой для решения глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Египет является одним из авторов проекта резолюции A/58/L.60/Rev.1, который сегодня находится на рассмотрении Ассамблеи, поскольку мы полностью отдаем себе отчет в необходимости использования комплексного подхода к улучшению глобальной ситуации в области безопасности дорожного движения и ликвидации постоянной опасности, которую несут дорожно-транспортные происшествия. Это особенно актуально сейчас, поскольку в результате дорожного травматизма истощаются людские и производственные ресурсы во всех странах мира, прежде всего в развивающихся странах, которые остро нуждаются во всех своих экономических и людских резервах для решения задач, стоящих перед ними в области развития.

Египет разделяет чувства боли и горя людей во всех странах мира, порожденных последствиями серьезных дорожных происшествий. Как и другие страны, Египет страдает от ущерба, причиняемого ему в результате людских и экономических потерь; наша страна теряет своих граждан, которые могли бы вносить вклад в процесс развития. Более того, дорожно-транспортные происшествия влекут за собой огромные расходы, связанные с лечением пострадавших, а также наносят ущерб нашему производственному потенциалу.

В течение многих лет Египет занимается разработкой и осуществлением стратегий, направленных на урегулирование этого кризиса. Большинство правительственных учреждений принимает участие в их реализации, а гражданское общество, через деятельность различных организаций страны, играет ведущую роль в этой работе, проводя разъясни

тельные кампании и оказывая поддержку и помощь пострадавшим и их семьям.

Находящийся на рассмотрении Ассамблеи проект резолюции содержит четкую концепцию укрепления и развития международного сотрудничества в интересах урегулирования кризиса в области безопасности дорожного движения. В этой связи Египет поддерживает содержащееся в проекте резолюции предложение в адрес Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) действовать в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения, а также ее просьбу использовать опыт региональных комиссий.

Информация и статистические данные, изложенные во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», опубликованном ВОЗ, четко указывают на масштабы этого глобального кризиса; в докладе подчеркивается насущная необходимость согласованных международных усилий для противодействия этому глобальному кризису в области безопасности дорожного движения. Решением этих задач должны заниматься не только ВОЗ и региональные экономические комиссии: это обязанность всех соответствующих региональных и международных институтов и организаций. Частному сектору также отводится важная роль в этой работе.

Египет призывает Секретариат включить в доклад Генерального секретаря, который будет представлен на рассмотрение Генеральной Ассамблеи на ее шестидесятой сессии, анализ тех направлений, по которым может быть предоставлена помощь развивающимся странам. Как мы уже отмечали, эти страны оказались в сложной ситуации в результате глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Мы надеемся, что эти меры будут способствовать достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

Г-н Чоудхури (Бангладеш) (*говорит по-английски*): Сейчас, когда мы проводим наше заседание, еще 3000 человек погибли в результате дорожных аварий и еще 100 000 человек получили травмы. Эти невероятно высокие показатели приближаются к числу жертв, пострадавших в результате

международных конфликтов, ВИЧ/СПИДа, противопехотных мин и других серьезных глобальных проблем в области общественного здравоохранения.

Зачастую дорожно-транспортные происшествия не привлекают большого внимания средств массовой информации, но их последствия для общества имеют крайне негативный характер. Девяносто процентов пострадавших от этой проблемы проживают в развивающихся странах, и эта тенденция сохранится в будущем. Погибшие — в основном очень молодые люди в самом расцвете сил. От их смерти страдают их семьи и экономика стран. Тревожно то, что если нынешние тенденции будут продолжаться, то в ближайшие 15 лет эти цифры возрастут на 65 процентов, в силу чего дорожно-транспортные происшествия станут одной из самых серьезных проблем в области общественного здравоохранения.

Вследствие отсутствия надежных и точных данных о количестве жертв дорожно-транспортных происшествий еще труднее оценить реальные масштабы социально-экономических издержек и людских потерь.

Внушает оптимизм тот факт, что большинство этих трагических инцидентов можно предотвратить и даже в значительной степени сократить, если будут приняты эффективные коллективные меры по устранению их коренных причин. Для этого необходимо уже в ближайшее время провести массовую кампанию общественной информации, освещающую серьезность глобальной проблемы безопасности дорожного движения на национальном и международном уровне. Прежде всего необходимо обеспечить подлинно партнерские отношения между всеми заинтересованными сторонами, включая правительства, глобальные и региональные организации, гражданское общество, частный сектор и международное сообщество доноров, чтобы решать эту проблему совместными усилиями.

Бангладеш, которая является густонаселенной развивающейся страной, переживающей в настоящее время глубокие социальные перемены, уже давно относит проблему безопасности дорожного движения к числу важнейших общенациональных проблем безопасности общества. Большое число смертельных случаев и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, которые происходят каждый год, наносят непоправимый ущерб людям и

ведут к невосполнимым утратам человеческих жизней и ресурсов. Мощное и все нарастающее общественное движение под названием «Мы требуем безопасных дорог», которое действует под лозунгом «Дороги должны быть безопасными, а не смертельными ловушками», с 1989 года добилось массового осознания этой проблемы и поддержки нашего национального движения по обеспечению безопасности дорожного движения. Правительство делает все возможное для того, чтобы самому руководить политикой и программами по обеспечению безопасности дорожного движения в стране.

22 октября, которое предшествует Дню Организации Объединенных Наций, отмечается в Бангладеш как Национальный день безопасности дорожного движения. В этот День мы подтверждаем решимость нашего народа сделать все возможное для того, чтобы спасти всех людей от возможных трагических последствий дорожно-транспортных происшествий и провести информационные кампании по всей стране. Эти усилия включают в себя сбор донорской крови, организацию семинаров и демонстраций, а также выпуск публикаций для населения, в которых содержатся призывы к более ответственному поведению и соблюдению правил дорожного движения. Несмотря на ограниченность наших ресурсов и организационного потенциала, мы намерены поднять это общественное движение до регионального и глобального уровня с помощью правительственных и неправительственных организаций, гражданского общества и партнерства с частным сектором. Мы намерены добиваться поддержки от друзей и глобальных учреждений в этой области.

Действуя именно в этом духе обеспечения национальных приоритетов, Бангладеш присоединилась к соавторам проекта резолюции A/58/L.60/Rev.1 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Мы выражаем нашу глубокую признательность Постоянному представителю и делегации Омана за их огромные усилия по согласованию этого консенсусного текста, который пользуется всеобщей поддержкой. Всемирная организация здравоохранения и Всемирный банк также заслуживают самой высокой оценки, поскольку они занимают активную позицию в вопросе об обеспечении безопасности дорожного движения во всем мире, в том числе путем содействия выпуску первого «Мирового доклада о

предотвращении травматизма вследствие дорожно-транспортных происшествий», а также провели в этом году Всемирный день здоровья под лозунгом «Безопасность дорожного движения». Это как нельзя кстати.

Действительно, сейчас настало время для осуществления основных рекомендаций этого доклада, особенно системного подхода в пяти важнейших областях эффективного принятия мер в целях повышения безопасности дорожного движения. Ключом к решению этой проблемы являются уменьшение риска и повышение безопасности. В то время когда страны разрабатывают правильно построенные национальные программы информирования общественности и мобилизуют общество для того, чтобы наши дороги не были смертельными ловушками, необходимо оказывать соответствующую финансовую и техническую помощь для принятия мер по повышению безопасности дорожного движения. Бангладеш придает также большое значение обмену опытом обеспечения безопасности дорожного движения между государствами-членами и в рамках системы Организации Объединенных Наций благодаря распространению информации через региональные комиссии Организации Объединенных Наций, Департамент общественной информации Секретариата Организации Объединенных Наций и Всемирную организацию здравоохранения. Как член Экономического и Социального Совета и Председатель Комитета по информации, мы будем делать все возможное для достижения этих целей. Привлечение к этим усилиям средств массовой информации, гражданского общества и частного сектора имеет исключительное значение, поскольку возможности правительств ограничены.

Наконец, Бангладеш призывает все государства-члены и Секретариат рассмотреть вопрос о провозглашении Организацией Объединенных Наций международного дня, который должен отмечаться народами всего мира как всемирный день безопасности дорожного движения. Мы убеждены в том, что такой день поможет убедить широкие слои населения в необходимости их активного участия. С этой целью мы предлагаем конкретную дату — 22 октября.

Давайте действовать согласованно и сообща, не прекращая усилий, с тем чтобы добиваться совершенствования стратегий обеспечения здравоохранения и развития в целях максимального со

крашения числа дорожно-транспортных происшествий. Мы должны обеспечить, чтобы эти меры были взаимодополняющими и позволили нам продвигаться по пути к достижению целей развития, провозглашенных в Декларации тысячелетия.

Г-н Ханнессон (Исландия) (*говорит по-английски*): Вопрос о безопасности дорожного движения следует в первую очередь насматривать на национальном и региональном уровне, но в то же время очевидно, что его необходимо также решать на международном уровне, желательно в рамках системы Организации Объединенных Наций. Поэтому я прежде всего хотел бы заявить о том, что Исландия по-прежнему поддерживает данную похвальную инициативу Омана и благодарит делегацию Омана за то, что она привлекла наше внимание к этой важной теме.

Недавно правительство Исландии опубликовало план обеспечения безопасности дорожного движения на период до 2012 года. Его главная цель состоит в том, чтобы превратить Исландию в образцовую страну с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения и убедить общественность в том, что и одна авария на дорогах — это слишком много. Мы уже добились сокращения числа смертельных и других серьезных дорожно-транспортных происшествий, однако наша цель заключается в том, чтобы в течение следующих восьми лет уменьшить число таких происшествий еще на сорок процентов. С 1980 по 1989 год у нас было 10,3 смертельных дорожно-транспортных происшествий на 100 000 жителей, но за период с 1990 по 2000 год этот показатель удалось сократить до 7,8.

В новом плане обеспечения безопасности дорожного движения основное внимание будет уделяться ограничению скорости, применению средств обеспечения безопасности, таких как ремни безопасности и детские сиденья, улучшению поведения водителей благодаря их более тщательной подготовке и тестированию, предотвращению вождения в нетрезвом состоянии, под действием наркотиков или в состоянии усталости, повышению степени безопасности самих дорог, усилению патрулирования полицией и повышению эффективности системы правосудия, рассматривающей нарушения правил дорожного движения.

В одном из исследований, опубликованных в Исландии 7 апреля в связи с Всемирным днем здо-

ровья, говорится о том, что, хотя автомобили и дороги стали более безопасными, тремя основными угрозами для безопасности дорожного движения остаются превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и незастегнутые ремни безопасности. Все эти угрозы носят такой характер, что ответственность за это несут сами люди, которые вполне могут исправить эти ошибки.

Есть мнение, что, если бы все водители в Исландии соблюдали ограничения скорости, число смертельных дорожно-транспортных происшествий сократилось бы на 35–40 процентов. Установлено, что с 1998 по 2000 год 46 процентов людей, погибших в Исландии в результате дорожно-транспортных происшествий, не были застегнуты ремнями безопасности. Многие из них остались бы живы, если бы они застегнули ремни. Вождение в нетрезвом виде — до сих пор является проблемой, однако в этой области акцент ставится на профилактике. Обследования показали, что в данном вопросе достигается определенный прогресс.

В Исландии активное сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами имеет большое значение для повышения безопасности дорожного движения, и на протяжении целого ряда лет было проведено много кампаний в целях повышения осведомленности населения. Исследование, опубликованное во Всемирный день здоровья, было подготовлено комитетом, включающим представителей всех слоев общества, в том числе правительства, городских властей, неправительственных организаций и частного сектора. Это исследование показало, что нарушения правил дорожного движения составляют 72 процента всех зарегистрированных правонарушений в нашей стране и что они несут обществу огромный финансовый ущерб и ведут к многочисленным человеческим жертвами.

Именно ввиду этих негативных последствий для наших обществ нам всем полезно заняться этой проблемой тоже на международном уровне. В последние годы активизировались научные исследования в области безопасности дорожного движения, и есть надежда, что благодаря им будут накоплены новые знания для повышения безопасности на дорогах всего мира. Мы, со своей стороны, готовы делиться с другими странами своим опытом.

Г-н Савуа (Фиджи) (*говорит по-английски*): Наша делегация выражает Генеральному секретарю

свою признательность за его доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения (A/58/228). В докладе четко и ясно представлена общая картина того гуманитарного кризиса, который сказывается на жизни как отдельных людей, так и целых общин во всем мире.

Еще нам хотелось бы поблагодарить Генерального директора Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) г-на Ли Чон Вука за его заявление по вопросу о безопасности дорожного движения в рамках проведения 7 апреля 2004 года Всемирного дня здоровья. Наша делегация выражает глубокую благодарность также Всемирной организации здравоохранения за включение этой темы — безопасности дорожного движения — в рамки проведенного 7 апреля 2004 года Всемирного дня здоровья. Это является наглядным показателем того, что безопасность на дорогах является проблемой не только политического и социального значения, но и, что еще важнее, проблемой здоровья и безопасности. Нам также хотелось бы выразить свою признательность Постоянному представителю Омана за его руководство четкой проработкой проекта резолюции относительно безопасности дорожного движения во всем мире (A/58/L.60/Rev.1), который, я убежден, станет той общей платформой, на основе которой все государства-члены удасться убедить в необходимости снижения числа дорожно-транспортных происшествий.

Согласно опубликованной Глобальным партнерством за безопасность дорожного движения статистике ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибают около 1,2 миллиона человек; большинство из этих происшествий происходят в развивающихся странах. Доля развивающихся стран в численности погибших составляет ошеломительные 86 процентов, в то время как в них насчитывается всего 40 процентов всех автотранспортных средств. Это налагает на эти страны финансовое бремя, ежегодно превышающее 60 млрд. долл. США, и эта сумма превышает весь ежегодный приток в эти страны официальной помощи в целях развития. Это также утяжеляет громадную нагрузку на медицинские заведения и отвлекает крайне необходимые финансовые средства, которые вполне могли бы быть более эффективно использованы на других направлениях процесса развития.

Исследование, недавно проведенное Всемирной организацией здравоохранения в государст-

вах — членах Организации Объединенных Наций, показывает, что дорожно-транспортные происшествия занимают второе место среди ведущих причин смертности в среде людей в возрасте 5–29 лет и третье в среде людей в возрасте 30–44 лет. Эта вторая группа вносит активный вклад в национальную экономику, и гибель таких людей ведет к утрате доходов их семей и лишает национальный рынок труда рабочей силы, в частности квалифицированной рабочей силы. В докладе ВОЗ прогнозируется, что если незамедлительно не будут приняты профилактические меры, к 2020 году число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в странах с низкими и средними доходами возрастет на 80 процентов.

Поскольку безопасность дорожного движения представляет собой проблему глобальную, выполнение рассматриваемого проекта резолюции потребует от нас коллективных усилий в создании тех механизмов, которые будут проводить в жизнь стратегии, способствующие сокращению числа дорожно-транспортных происшествий. Важно отметить, что большинство происшествий и увечий вполне предотвратимы — при наличии достаточных ресурсов и проведении надлежащих мер. Поскольку главная ответственность за это лежит на государствах-членах, возникает даже еще более настоятельная необходимость укреплять партнерские отношения как в среде самих государств-членов, так и между ними и системой Организации Объединенных Наций в обмене знаниями и информацией о наилучшей практике и в максимально полезном использовании ограниченных ресурсов. В этой связи надлежит также крепить региональную координацию и сотрудничество для оказания развивающимся странам содействия в рамках их соответствующих регионов.

Позвольте мне привести некоторые данные из нашей национальной статистики. В нашей стране такие показатели свидетельствуют о том, что за период 1995–2002 годов число дорожно-транспортных происшествий снизилось на 25 процентов, в то время как количество зарегистрированных автотранспортных средств за тот же период возросло на 31 процент. Общая ситуация характеризуется тем, что в 2002 году число всех видов дорожно-транспортных происшествий снизилось по сравнению с 2001 годом на 11 процентов. Число смертельных исходов в дорожно-транспортных происшеств-

виях возросло в 2002 году по сравнению с 2001 на 10 процентов, причем 34 процента погибших — это пешеходы. Сорок семь процентов от общего числа несчастных случаев и 52 процента от общего числа со смертельным исходом были зарегистрированы в пределах возрастной группы от 20 до 40 лет. Хотя число происшествий со смертельным исходом снизилось на 6 процентов, число серьезных случаев госпитализации возросло на 30 процентов. Наибольшее число происшествий случаются по пятницам и субботам.

Исключением не являются и дети; они еще более уязвимы для дорожно-транспортных происшествий и в большей мере подвержены им. На Фиджи в 2002 году на детей в возрасте до 15 лет пришлось 16 процентов от общего числа несчастных случаев и 19 процентов происшествий со смертельным исходом.

Эта тенденция к снижению в статистике происшествий является отражением усилий Фиджийского национального совета по безопасности дорожного движения, прилагаемых им для снижения числа происшествий. В числе таких усилий активное проведение по всей стране информационно-просветительских кампаний по пропаганде безопасности дорожного движения среди всего использующего дороги населения, особенно среди детей. Просвещение как автомобилистов, так и пешеходов стало наиболее отличительной чертой деятельности Совета как в сельских, так и городских районах. Успех работы Совета стал результатом близких отношений и партнерства правительства с частным сектором.

Фиджи будут и впредь отдавать безопасности дорожного движения приоритет. Это одна из тех проблем, в решение которых имеет смысл вкладывать, и не только деньги, но и время и ресурсы. Моя страна преисполнена желанием и готовности принимать участие в региональных инициативах в этом отношении среди тихоокеанских островных государств.

В заключение скажу, что наши людские ресурсы слишком ценны, чтобы безрассудно губить их. Наша глобальная обязанность должна состоять в создании условий, благоприятных для обеспечения того, чтобы сохранение человеческой жизни оставалось нашим высшим приоритетом.

Г-н Одзава (Япония) (*говорит по-английски*):
Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий являются серьезной проблемой во всех наших странах. Поскольку «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» был издан Всемирной организацией здравоохранения только в прошлую среду, сейчас самое благоприятное время для того, чтобы рассмотреть здесь, в Генеральной Ассамблее, вопросы безопасности дорожного движения и обсудить ту роль, которую Организация Объединенных Наций способна играть в повышении безопасности дорожного движения в государствах-членах.

Для того чтобы меры по обеспечению безопасности на дорогах были эффективными, в них должны учитываться различные ситуации в плане норм и правил дорожного движения, а также преобладающая в каждой стране практика в этой области. Наиболее обширными и глубокими знаниями в этих вопросах обладают национальные правительства, и поэтому именно они должны нести главную ответственность за предотвращение дорожного травматизма, работая в тесном сотрудничестве с муниципальными и провинциальными властями.

Организация Объединенных Наций способна содействовать усилиям государств-членов посредством поощрения и облегчения сотрудничества между ними, главным образом за счет содействия обмену информацией о наилучшей практике. Каждый из нас может учиться на опыте других — на примерах успехов и ошибок. Подлежащая обмену информация носит весьма технический характер. Сегодня специальными знаниями в таких вопросах обладают региональные экономические комиссии. Поэтому попытки расширить такой обмен информацией должны зиждиться на их экспертных знаниях, и в них следует избегать дублирования той работы, которую эти региональные экономические комиссии уже проделали. Япония считает, что этот принцип надлежит учесть и соблсти при взятии Всемирной организацией здравоохранения на себя роли координатора деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Мне хотелось бы рассказать об опыте Японии. Смертность в результате аварий на дорогах в моей стране достигла высшей отметки в 1970 году, когда число погибших составило 16 765 человек. В ответ на настоятельную необходимость принять соответствующие меры применительно к этой огромной

социальной проблеме в том же году был введен в силу Основной закон о безопасности дорожного движения, и с тех пор в этой области осуществляются пятилетние планы. В 2002 году число жертв сократилось до 8326, что составляет примерно половину от уровня 1970 года. Кроме того, Япония повышает стандарты безопасности транспортных средств, учитывая при этом необходимость согласования общемировых технических норм, а также содействуя разработке и более широкому применению современных средств обеспечения безопасности с использованием информационной технологии.

С 1996 по 2003 годы национальные власти осуществляли чрезвычайные меры по снижению случаев травматизма на дорогах, сосредоточив внимание на участках с высоким уровнем ДТП. Первый шаг состоял в выявлении 3196 таких участков с использованием информации по ДТП и дорожному движению, собранной соответственно Управлением национальной полиции и Министерством по вопросам землепользования, инфраструктуры и транспорта. Власти, занимающиеся управлением дорожными вопросами, и Комиссия по вопросам общественной безопасности провели затем совместные проверки на местах и детальный анализ причин этих ДТП и занялись осуществлением комплексных и систематических мер, таких как улучшение схемы перекрестков и дорожных сигналов. Эти меры привели к сокращению на 30 процентов дорожного травматизма на этих участках.

Этот опыт нас многому научил. Во-первых, необходим совместный подход государственных учреждений. Во-вторых, условием любого эффективного плана действий является точная информация. В-третьих, все действия должны проходить оценку в целях обеспечения постоянного улучшения осуществляемой политики.

Хотя главная ответственность за безопасность дорожного движения лежит на национальных правительствах, тем не менее возможности развивающихся стран по решению этой проблемы зачастую ограничены. Японии известно об этой проблеме, и мы стараемся помочь тем странам, которые обладают политической волей, но не обладают достаточными ресурсами для претворения ее в жизнь. Например, правительство Японии в 2001 году выделило приблизительно 9 млн. долл. США Непалу для повышения безопасности на 10 перекрестках в Катманду. Этот проект включал в себя смену по-

крытия дорог, установку дорожных сигналов как для водителей, так и для пешеходов. Кроме того, учитывались аспекты поведения людей в том, что касается безопасности на дорогах: были подготовлены плакаты на тему безопасности дорожного движения и справочники по правилам дорожного движения, а также осуществлялись образовательные и тренировочные программы.

Целый ряд субъектов играет свою роль в деле повышения безопасности дорожного движения. Мы должны учитывать обязанности каждого из них. Организация Объединенных Наций также является участником в этом деле, но мы должны подумать о том, какую пользу она реально может принести и принесет. Я думаю, что совместными усилиями всех заинтересованных сторон мы сможем решить огромную задачу по обеспечению безопасности дорожного движения действенно и эффективно.

Г-н Даут (Австралия) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь выступать сегодня в Ассамблее, и должен сказать, что я особенно рад тому, что могу выступить по важному вопросу безопасности дорожного движения во всем мире. Я буду краток, так как знаю, что до обеда нам необходимо пропустить еще ряд выступающих. Эти краткие замечания Австралии являются добавлением к заявлению, с которым ранее от имени государств Форума тихоокеанских островов выступал Постоянный представитель Фиджи. Мы полностью присоединяемся к этому заявлению.

Мы считаем, что вопрос безопасности дорожного движения имеет большое значение, и уделяем ему приоритетное внимание в нашей внутривнутриполитической повестке дня. Наши усилия по повышению безопасности дорожного движения включают в себя широкий диапазон различных мер, таких как требование о соблюдении минимальных стандартов безопасности при производстве автомобилей, инвестирование в повышение качества и безопасности дорог, борьба с известными факторами риска, связанными с ДТП с участием транспортных средств, через ужесточение полицейского контроля, изменение стереотипов поведения водителей через привлечение общественного внимания к факторам риска и осуществление программ помощи молодым и неопытным водителям, направленных на повышение качества их вождения.

Австралия рада сообщить о том, что наши меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения, были весьма успешны. Если в 1970 году коэффициент зафиксированных в Австралии случаев гибели людей на дорогах составлял 30,4 на 100 000 человек, то к 2003 году это число снизилось на 73 процента — до 8,2 человека на 100 000.

Австралия считает, что коэффициент смертности на дорогах можно снизить еще больше. Для этого правительство Австралии и правительства штатов и территорий утвердили национальную стратегию дорожной безопасности, подкрепляемую планами действий, которые направлены на то, чтобы снизить коэффициент смертности из расчета на 100 000 человек еще на 40 процентов: с 9,3 в 1999 году до не более чем 5,6 к 2010 году. Если мы сумеем достичь этой цели, то это будет означать, что за десятилетие до 2010 года нам удастся спасти около 3600 жизней. Это сложная задача, но для ее решения имеется общенациональная приверженность.

В свете этой разделяемой всеми нами приверженности делать больше для повышения безопасности дорожного движения, Австралия приветствует инициативу Омана и особенно работу нашего коллеги, посла Омана, и его важнейшую роль по привлечению внимания этой Организации к вопросу безопасности дорожного движения. Хотя национальные инициативы, возможно, остаются краеугольным камнем усилий по повышению безопасности на дорогах, мы все, несомненно, можем выиграть от обмена знаниями, информацией и передовым опытом в этой области и от обмена между собой успешной практикой.

Приглашая Всемирную организацию здравоохранения играть в сотрудничестве с различными региональными комиссиями роль координирующего органа в этом вопросе, этот проект резолюции дает возможность содействовать именно такому обмену информацией, о котором я говорил. Поэтому мы очень рады выступать одним из авторов проекта резолюции.

Г-н Гальегос Чирибога (Эквадор) (*говорит по-испански*): Делегация Эквадора хотела бы, во-первых, поблагодарить Постоянное представительство Султаната Оман за внесение в повестку дня Генеральной Ассамблеи столь важного для со-

временного общества вопроса, как глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Во-вторых, мы хотим вновь подтвердить готовность правительства Эквадора сотрудничать с Организацией Объединенных Наций в ее нынешних усилиях по достижению существенного снижения числа аварий и гибели людей благодаря тому, что можно назвать культурой безопасности дорожного движения для международного сообщества.

Как верно отмечено в докладе Генерального секретаря, гибель и ранения людей в результате ДТП приводят к кризису общественного здравоохранения во всем мире. Поэтому необходимо принять срочные меры для решения этой широкомащтабной проблемы, вызвавшей в 2000 году гибель примерно 1,2 миллиона человек. Это подталкивает правительство Эквадора к продолжению активной работы не только по улучшению качества дорог, но и по обеспечению должной разметки и системы знаков, а также эффективной системы наблюдения, которая позволит нам оказывать своевременную помощь людям, пострадавшим при столкновении транспортных средств, и к постоянной работе по совершенствованию системы просвещения в области безопасности дорожного движения.

Эквадор стал одним из авторов рассматриваемого Ассамблеей проекта резолюции, который, мы убеждены, будет принят консенсусом. Мы абсолютно уверены в том, что лишь сотрудничество между гражданами и соответствующими властями в каждой стране позволит сократить частоту дорожных аварий и в дальнейшем существенно снизить в связи с этим коэффициент смертности. В то же время международное сотрудничество в вопросах дорожного движения — это важный фактор более эффективного решения этой сложной проблемы, поскольку обмен информацией и повышение уровня знаний в отношении применяемых приемов позволят нам обогатить внутреннюю информационную базу во всех странах. Это, в свою очередь, поможет этим странам в выявлении более надежных путей устранения печальных побочных последствий ДТП.

В результате этих травм увеличивается число инвалидов, что негативно сказывается на жизни этих людей и их семей и тяжелым бременем ложится на систему здравоохранения на национальном и международном уровнях, поскольку в результате этого не только предъявляются повышенные требования к специализированному персоналу, но и ис

тощаются ограниченные средства, выделяемые правительствами на предотвращение проблем в области здравоохранения и лечения людей.

Несмотря на все это, можно с удовлетворением констатировать, что в Эквадоре уже сложилась определенная культура вождения, о которой я говорил в начале выступления, — культура, которая преподается в начальной и средней школе, где учащиеся знакомят в классах не только с основными принципами соблюдения правил дорожного движения, но и с правильными моделями личного поведения и оказания первой медицинской помощи, которую они могут оказать в случае дорожной аварии. То, что несколько лет тому назад было редкостью, сегодня стало повседневной практикой, а именно: использование ремней безопасности, которые спасают многочисленные жизни на дорогах Эквадора и на городских улицах, а также понимание того, что лучшим средством избежать дорожно-транспортное происшествие является понимание и соблюдение правил в области дорожного движения и индивидуальная ответственность за управление транспортным средством только при условии физической и психологической способности делать это.

Делегация Эквадора хотела бы официально выразить свое удовлетворение в связи с тем, этот важный вопрос по-прежнему включен в повестку дня Организации Объединенных Наций. Это гарантирует широкое международное внимание, поскольку данный форум является самым подходящим и надежным для поиска решений в области дорожного движения, благодаря пониманию и сотрудничеству как в технических, так и правовых вопросах, ибо очень часто те, кто являются виновниками дорожно-транспортных происшествий, не признают свою вину из-за отсутствия навыков или опыта. Поэтому необходимо согласовать законодательства, с тем чтобы виновные представляли перед судом не только в странах, где они вызвали дорожно-транспортное происшествие, но и в тех, куда они бежали, чтобы скрыться от ответственности за смерть или физические увечья людей.

Г-н Лаггнер (Швейцария) (*говорит по-французски*): Мы с радостью выступаем сегодня в Ассамблее и подтверждаем свою решимость совместно бороться со злом, от которого страдают сегодня наши общества, а именно с дорожно-транспортными происшествиями. Мы благодарим Генерального секретаря и представителя правительства

Омана при Организации Объединенных Наций за их инициативу вынести на самый высокий уровень рассмотрение проблемы борьбы с отсутствием безопасности на дорогах. Мы также приветствуем выход в свет важного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, который был опубликован совместно Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Всемирным банком в связи со Всемирным днем здоровья, который впервые в истории был посвящен безопасности дорожного движения. ВОЗ была совершенно права, когда во всеуслышание и четко провозгласила, что дорожные происшествия можно предотвращать.

Мы также приветствуем усилия Европейской экономической комиссии (ЕЭК), которая провозгласила неделю с 5 по 11 апреля Недель безопасности дорожного движения, посвященной вопросу агрессивного поведения на дороге. В течение этого периода все члены ЕЭК будут одновременно проводить кампании под девизом «Соблюдение правил — залог безопасности», подчеркивая, естественно, необходимость уважать правила дорожного движения и кроме того с уважением относиться к другим участникам движения и к жизни других людей.

Швейцария, которая также сталкивается с проблемами в области безопасности дорожного движения и поставила перед собой цель к 2010 году сократить наполовину число людей, которые гибнут и получают серьезные увечья на дорогах, разделяет ту же цель, которую наметил для себя в этом отношении Европейский союз, и намерена принимать участие в усилиях в рамках этого подхода. Для решения поставленных задач, какими бы они ни были, не достаточно просто принимать краткосрочные конкретные меры. Такие меры должны быть включены в более широкие рамки, предполагающие наряду с техническими мероприятиями твердую политическую волю. Все соответствующие стороны должны быть подключены к разработке, формулированию и реализации этой политики.

Необходимо также разработать всеобъемлющий и последовательный подход для того, чтобы для общества и для экономики безопасность на дорогах и мобильность имели равное значение; чтобы автомобилисты ответственно и с уважением относились друг к другу; чтобы автотранспортные средства были безопасными, с технической точки зрения, чтобы инфраструктура разрабатывалась, поддерживалась и использовалась в целях обеспечения

безопасности тех, кто ею пользуется; и, наконец, чтобы помощь пострадавшим оказывалась быстро и в соответствии с самыми высокими стандартами. Эти цели могут быть достигнуты среди прочего путем соответствующей подготовки, просвещения, политики мониторинга и эффективных санкций, схем стимулирования и многих других мер. Однако необходимо, чтобы было также обеспечено сотрудничество и координация на международном уровне в интересах обмена опытом, опираясь, в частности, на достигнутое, включая и то, что было достигнуто в рамках системы Организации Объединенных Наций, возможно, на основе глобальных конвенций, посвященных правилам дорожного движения и дорожным указателям.

Швейцария всемерно приветствует роль ВОЗ как координатора деятельности в области дорожной безопасности в рамках системы Организации Объединенных Наций согласно положениям проекта резолюции A/58/L.60/Rev.1. Мы надеемся на сотрудничество и тесную координацию между Всемирной организацией здравоохранения и Европейской экономической комиссией, которые имеют богатый опыт в этой области. Несомненно, что тот факт, что эти две организации базируются в Женеве, будут способствовать объединению их усилий в этом направлении.

Сегодня мы пошли на очень важный шаг в верном направлении, но не будем забывать, что профилактика дорожно-транспортных происшествий — процесс длительный, и он принесет свои плоды только в долгосрочной перспективе. Поэтому, чтобы прийти к решению поставленных задач, мы должны удвоить наши усилия. Швейцария готова сделать это.

Г-н Растам (Малайзия) (*говорит по-английски*): Малайзия хотела бы вновь поблагодарить правительство Султаната Оман и особенно посла аль-Хинаи и воздать им должное за весьма активную и конструктивную роль, которую это правительство сыграло в инициировании серьезной дискуссии по глобальному кризису в области безопасности дорожного движения. Мы рассматриваем сегодняшнее пленарное заседание как важный шаг в выполнении решений, принятых в результате дискуссий в Генеральной Ассамблее в декабре, когда была принята резолюция 58/9, и как продолжение работы различных правительств, организаций и отдельных лиц в развитии нового и согласованного

подхода к проблеме дорожно-транспортных происшествий, а также к их последствиям и результатам.

Мы благодарим Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) за то, что темой Всемирного дня здоровья этого года стала безопасность дорожного движения, тем самым внимание всего мира было обращено на эту возникающую глобальную опасность. Мы также благодарим ВОЗ и Всемирный банк за прекрасную работу по составлению «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», который был опубликован в связи со Всемирным днем здоровья в Париже 7 апреля 2004 года. Мы благодарим обе эти организации и более сотни экспертов, которые напряженно работали над докладом, уделив всеобъемлющее внимание всем аспектам этой проблематики, и благодарим их за ценные рекомендации, содержащиеся в этом докладе. Доклад, несомненно, со всей жесткостью напоминает всем нам, что «травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий — это большая, но забытая проблема в области здравоохранения, требующая согласованных усилий для эффективного и устойчивого предупреждения».

Нынешние цифры и прогнозы, касающиеся смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, потрясают. В докладе говорится, что без новой приверженности предотвращению аварий можно предположить, что эти цифры, по прогнозам, вырастут на 65 процентов в течение ближайших 20 лет. Аналогичным образом, экономические затраты чрезвычайно высоки и социальные затраты неизмеримы, в частности, в том что касается травм, нанесенных жертвам и их семьям.

Весьма показательно, что развивающиеся страны, в которых показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий очень высоки, обладают ограниченным потенциалом осуществления необходимых мер для повышения дорожной безопасности в рамках своих границ. Безусловно, что нет недостатка в приверженности и усилиях по повышению информированности со стороны правительства и общества в этих странах. Безотлагательно необходимо, безусловно, более широкое международное сотрудничество по обеспечению поддержки и помощи развивающимся странам, чтобы позволить им повысить свой потенциал решения этой проблемы. Следует

поощрять создание партнерских отношений с участием всех соответствующих сторон в рамках стран и на глобальной основе.

Правительство Малайзии придает большое значение проблеме смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Как показывает «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», Малайзия прилагает серьезные усилия по повышению безопасности дорожного движения и сокращению смертности. В Малайзии как стремительно развивающейся стране отмечается значительное возрастание числа частных транспортных средств, в среднем на 8 процентов в год, с динамикой роста от 7,7 миллиона в 1996 году до 12,8 миллиона в 2003 году. Это привело к росту числа дорожно-транспортных происшествий с 189 109 случаев в 1996 году до 298 651 случая в 2003 году. В то же время число несчастных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий незначительно уменьшилось с 6304 случаев в 1996 году до 6282 случаев в 2003 году. Однако показатель смертности на 10 000 транспортных средств сократился в результате с 8,2 в 1996 году до 4,9 в 2003 году. Как показано во Всемирном докладе, Национальный совет Малайзии по безопасности дорожного движения наметил снизить показатель смертности к 2010 году до уровня менее трех смертельных исходов на каждые 10 000 зарегистрированных транспортных средств.

Значительному снижению смертности в связи с дорожно-транспортными происшествиями способствует долговременная и неизменная приверженность правительства Малайзии решению проблемы безопасности дорожного движения с участием малайцев. С 1997 года начато осуществление общенациональной кампании по безопасности дорожного движения и просвещению на основе концепции «4Е» — служб обеспечения соблюдения правил, инженерно-строительной, просвещения и чрезвычайного реагирования. Мы считаем, что если все «4Е» будут осуществляться комплексным образом соответствующими правительственными учреждениями и гражданским обществом, то дорожные происшествия сократятся на 30 процентов.

Дорожно-строительная ассоциация Малайзии также проводит всеобъемлющий обзор стандартов в области малайзийских дорог и шоссе в свете современных требований дорожного движения страны.

Значительное внимание уделяется особым потребностям таких уязвимых пользователей дорог, как мотоциклисты, велосипедисты и пешеходы, и в особенности дети-школьники. Внедрение политики дорожных полос исключительно для мотоциклистов и включение дневного света сократило число дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклистов. Строительство пешеходных мостов и переходов через основные шоссе и магистрали в городских районах возле школ и размещение смотрителей также сократило число дорожно-транспортных происшествий с участием школьников. Министерство транспорта приступило к осуществлению политики «ни одной выбоины». Дороги поддерживаются и покрываются новым пористым покрытием для предотвращения образования на дорожной поверхности луж и гарантирования повышения комфорта вождения для пользователей дороги. Это способствует сокращению числа дорожно-транспортных происшествий в Малайзии.

Мы в полной мере осознаем выводы, приведенные во Всемирном докладе», что

«Во всем мире дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смертности среди молодых людей, которые водят машины или ездят на двухколесных мотоциклах»,

причем особо высокие показатели смертности среди подростков. Повысив в законодательном порядке с 16 до 18 лет возраст, начиная с которого можно садиться за руль мотоцикла, Малайзия значительно сократила аварийную статистику мотоциклистов. Для предотвращения гибели и травматизма детей Малайзия также поощряет разработку шлемов, подходящих для детей.

Малайзия принимала и продолжает принимать активное участие на региональном и международном уровнях в разработке стратегий развития и устойчивости дорожной инфраструктуры и кодекса мер, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и, следовательно, числа несчастных случаев. В соответствии с этими усилиями Малайзия принимает участие в Глобальном партнерстве по обеспечению безопасности дорожного движения под эгидой Всемирного банка, Всемирной дорожной ассоциации, Комитета Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по наземному транспорту и безопасности, Рабочей

подгруппы АСЕАН по дорожному транспорту и безопасности дорожного движения, а также Ассоциации дорожного строительства Азии и Австралийско-азиатского региона.

Дорожно-транспортные происшествия, которые приводят к смерти, травмам и увечьям, вызывают у нас серьезную обеспокоенность. Никто от них не защищен. В этой связи правительствам, Организации Объединенных Наций и ее соответствующим учреждениям, другим международным и региональным организациям отводится важная роль в мобилизации международных усилий по рассмотрению и смягчению этой проблемы. Малайзия вновь с радостью поддерживает предпринимаемые в Ассамблее усилия и выступает в качестве одного из авторов представленного проекта резолюции.

Г-н Аль-Джоман (Саудовская Аравия) (*говорит по-арабски*): Что касается проекта резолюции A/58/L.60/Rev.1, я хотел бы прежде всего поблагодарить правительство Омана за его роль в информировании всего мира о серьезных последствиях дорожного движения. Я хотел бы также поблагодарить Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк за их усилия по изданию представленного нам сегодня «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма».

При ознакомлении с докладом осознаешь масштабы человеческой трагедии в результате дорожно-транспортных происшествий. Однако рост осознания правительствами и неправительственными организациями во всем мире серьезности этого явления представляет собой лишь первый шаг в правильном направлении. Нас радует, что мы учимся решать эту проблему.

В отличие от других бедствий, которые сложнее преодолеть, таких, как ВИЧ/СПИД и малярия, стоимость лечения которых непомерно высока, затраты на решение стоящей перед нами проблемы — это лишь затраты на предотвращение на всех уровнях общества. Как говорилось на симпозиуме, который прошел в Омане в рамках подготовки к конференции:

«решение этой проблемы зависит от политической воли обеспечить коллективную ответственность, положить конец вождению в состоянии опьянения и обеспечить пользование ремнями безопасности».

Саудовская Аравия относится к числу тех стран, которые располагают сетью дорог, спланированных на основе самых современных критериев дорожной безопасности и стандартов ограничения скорости. Мы приняли ряд мер, самая важная из которых включает обязательное использование ремней безопасности водителями и пассажирами и систематические инспекции и страхование автотранспортных средств. Аудио-визуальные средства массовой информации и пресса также работают над повышением информированности об опасностях превышения скорости, особенно накануне официальных праздников, и последствий такого поведения для национальной экономики. Районы для отдыха также спроектированы таким образом, чтобы позволить путешественникам отдохнуть в пути. Кроме того, на регулярной основе проводятся семинары по разъяснению молодежи, являющейся самой уязвимой группой населения, важности обеспечения безопасности дорожного движения. Все эти мероприятия направлены на осуществление принятого на высоком уровне в 2000 году плана, разработанного в целях сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий на 30 процентов к 2015 году.

На нашем рассмотрении находится «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В нем кратко излагаются проводимые нами мероприятия, а также шаги, которые нам еще предстоит предпринять. В докладе также содержатся рекомендации и стратегии, которыми, по нашему мнению, следует руководствоваться в усилиях по смягчению последствий травматизма в результате дорожных аварий.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): В соответствии с резолюцией 49/2 от 19 октября 1994 года сейчас я предоставляю слово наблюдателю от Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

Г-н Милтон (Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) (*говорит по-английски*): Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФККП) с удовлетворением отмечает то внимание, которое Генеральная Ассамблея уделяет вопросу о безопасности дорожного движения. В этом году в результате дорожно-транспортных происшествий погибнет порядка 1,25 миллиона человек, а

травматизм в результате дорожных аварий является основной причиной гибели людей в возрасте от 15 до 44 лет во всем мире. Эту гуманитарную катастрофу в значительной степени можно предотвратить.

По подсчетам, расходы, связанные с травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, составляют в мире 518 млрд. долл. США, причем их объем составляет от 2 до 3 процентов валового внутреннего продукта многих стран. В странах с переходной экономикой и в развивающихся странах объем этих расходов в два раза превышает объем ежегодной помощи, предоставляемой этим странам на цели развития. Это весьма мрачная и отрезвляющая статистика.

В докладе МФККП за 1998 год, посвященном глобальным катастрофам, содержится глава, которая называется «Неужели новым миллионам человек суждено погибнуть в результате дорожно-транспортных происшествий?» Основная мысль этой главы состоит в том, что каждый может сыграть определенную роль в решении этой проблемы. Это относится и к нашим национальным обществам Красного Креста и Красного Полумесяца, которые ведут борьбу с инфекционными заболеваниями, ежедневно занимаются профилактической работой и оказанием первой помощи и другой поддержки лицам, получившим травмы в результате аварий на дорогах. Движение Красного Креста и Красного Полумесяца также принимает участие в решении этой проблемы и в качестве своего вклада в ее регулирование объединило при поддержке Европейской комиссии усилия 25 обществ Красного Креста стран-членов Европейского союза и в 2004 году развернуло кампанию по безопасности дорожного движения на европейском континенте. Эта кампания предназначена для детей и ведется под лозунгом «У тебя только одна жизнь, поэтому будь осторожен».

Практически во всех странах национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца в своей работе уделяют приоритетное внимание задаче повышения безопасности на дорогах. В Лаосе, например, очень высокий показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, поэтому общество Красного Креста разработало специальную программу подготовки, предназначенную для молодых людей, с тем чтобы они могли со своими сверстниками приступить к изучению информации о безопасности и правилах дорожного

движения, основных правил оказания первой помощи и общих полезных советов.

Перед обществом Красного Полумесяца в Иордании также стоит эта проблема, поскольку страна несет большие людские и экономические потери в результате аварий на дорогах. Осуществляемые Иорданием меры, содержащиеся в ее планах действий, представляют собой, по мнению общества, широкую кампанию по мобилизации усилий в целях повышения уровня знаний и изменения поведения. Выполнение этой программы является одной из приоритетных задач общества в 2004 году, и эта кампания начнется 4 мая и будет приурочена к Всемирному дню Красного Креста и Красного Полумесяца. В этот день будет зачитано обращение Его Величества короля Иордании, в котором он выразит свою поддержку этой кампании.

Еще одна заслуживающая внимания программа — это проведение в Уганде в рамках Всемирного дня первой помощи в 2003 году учебных спасательных мероприятий. В этот день сотрудники общества Красного Креста во взаимодействии с полицией, пожарной бригадой и основными городскими больницами и при поддержке компании «Shell Oil» провели мероприятия в целях проверки и повышения уровня готовности на случай чрезвычайной ситуации и связанных с этим методов для оказания медицинской помощи пострадавшим в случае чрезвычайной ситуации.

Международная федерация приводит эти примеры, чтобы показать, что во многих странах на всех уровнях успешно и эффективно ведется диалог с правительством.

Для успешного налаживания отношений партнерства на местном уровне требуется многосторонняя поддержка. Но партнерство на глобальном уровне также необходимо. Нам особенно приятно отмечать развитие партнерских отношений Международной федерации и ее членов — национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца во всем мире — со Швецией, Нидерландами, Соединенным Королевством и особенно с Всемирным банком, Всемирной организацией здравоохранения и частным сектором. В результате этого создано Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения, которое функционирует в рамках секретариата Международной федерации в Женеве. Речь идет об активном налаживании гло-

бальных отношений партнерства в целях повышения безопасности дорожного движения в странах с переходной экономикой и в развивающихся странах. Оно способствует укреплению партнерских связей на местном уровне между представителями деловых кругов, гражданского общества и правительствами в интересах расширения обмена информацией и опытом, разработки стратегий и мер и содействия на основе посредничества осуществлению проектов, направленных на эффективное и последовательное снижение показателя смертности и травматизма в результате аварий на дорогах. Кроме того, благодаря распространению знаний и обмену накопленным опытом эти программы становятся актуальными для правительств и организаций гражданского общества во всем мире. Смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий — это серьезная социальная проблема и проблема в области общественного здравоохранения, которую необходимо решать всем слоям общества. Мы все — правительства, деловые круги и гражданское общество — должны объединить свои усилия и работать сообща.

Мы решительно поддерживаем рекомендации, содержащиеся во «Всемирном докладе», который был опубликован на минувшей неделе Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком. Мы также безоговорочно поддерживаем призыв определить в рамках системы Организации Объединенных Наций координирующий орган для оказания содействия усилиям в этой области и координации этих усилий с многосторонними учреждениями. МФККП и Глобальное партнерство готовы сотрудничать с таким координирующим органом. Мы также благодарим Всемирную организацию здравоохранения за ее решение посвятить Всемирный день здоровья в этом году проблеме безопасности дорожного движения. На наш взгляд, такого рода важная пропагандистская работа позволит эффективно донести наш сигнал до многих людей.

Мы будем и впредь уделять приоритетное внимание этим вопросам. Мы с нетерпением ожидаем возможности сотрудничать со всеми соответствующими сторонами в целях изыскания путей эффективного урегулирования проблемы, связанной с гибелью людей и ущербом, с которыми сопряжен кризис в области безопасности дорожного движения.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): В соответствии с резолюцией 58/9 от 5 ноября 2003 года сейчас я предоставляю слово Директору-исполнителю Детского фонда Организации Объединенных Наций.

Г-жа Беллами (ЮНИСЕФ) (*говорит по-английски*): Детский фонд Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) с удовлетворением отмечает решение Генеральной Ассамблеи провести это важное заседание в связи с Всемирным днем здоровья. Это решение подчеркивает важность вывода о том, что проблема травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий породила в настоящее время подлинный широкомасштабный кризис в области общественного здравоохранения, который способен нанести ущерб программе в области прав детей, некоторые аспекты которой отражены в целях в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, а также плану действий, принятому два года назад на исторической специальной сессии Генеральной Ассамблеи по детям (резолюция S-27/2, приложение).

Совместное исследование, проведенное Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком и опубликованное на минувшей неделе, показывает, что к 2020 году аварии на дорогах вполне могут стать третьей основной причиной гибели людей или травматизма. Однако в этой довольно мрачной картине существует проблеск надежды: дорожно-транспортный травматизм можно предупредить и лечить.

Решения этой проблемы зависят от множества мер, которые требуют участия всей системы Организации Объединенных Наций. К ним относятся такие меры, как улучшение дорожной инфраструктуры, разработка более безопасных моделей автотранспортных средств, неукоснительное выполнение правил и законов, расширение услуг в области здравоохранения и увеличение числа больниц, планирование городского развития и инфраструктуры и проведение информационно-пропагандистской работы по разъяснению общественности важности проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Эксперты называют три фактора: просвещение, технические меры и правоохранительные меры. Роль ЮНИСЕФ начинается с просвещения. Для ЮНИСЕФ содействие обеспечению безопасности

дорожного движения и предотвращению детского травматизма является естественной частью наших страновых программ сотрудничества, охватывающего все аспекты — от развития детей до поддержки молодежи.

Например, во Вьетнаме меры по предотвращению детского травматизма стали составной частью нынешней страновой программы, которая включает разработку школьной учебной программы по безопасности детей на дорогах и повышение осведомленности детей с помощью средств массовой информации, направленной на обеспечение более глубокого понимания важности безопасности дорожного движения. Кроме того, практическую информацию легко получить через широко распространяемую брошюру ЮНИСЕФ под названием «Что нужно знать для жизни».

В этой связи хотел бы присоединиться к другим ораторам, которые использовали эту возможность для того, чтобы выразить признательность Султанату Оман и Постоянному представителю этой страны при Организации Объединенных Наций за их вклад в привлечение общественного внимания к этому вопросу. Они проявили подлинную самоотверженность и проделали огромную работу.

Тем временем первый посол доброй воли ЮНИСЕФ в Омане Хамед аль-Вахаби, который был главным организатором собраний общественности, дает учащимся соответствующую информацию как специалист в этой области. Наше представительство в Омане, действуя в сотрудничестве с министерством образования, министерством здравоохранения и Королевской полицией Омана, отметило Всемирный день здоровья, организовав опрос примерно 20 000 учащихся, которые высказывали свои мнения, идеи и предложения относительно устранения главных причин травматизма и смертности вследствие дорожно-транспортных происшествий. Этот опрос проводился в тех районах страны, где отмечается наибольшее число дорожных аварий.

Предотвращение смертности и травматизма на дорогах в конечном счете в наибольшей степени зависит от политической воли как на национальном, так и на международном уровне и от налаживания партнерских отношений, которые содействовали бы новым усилиям частного сектора, неправительственных организаций и гражданского общества на

всех уровнях. В то же время мы признаем огромный опыт, накопленный в течение более 50 лет Рабочей группой по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, в первую очередь благодаря ее работе над международными конвенциями.

Сейчас к этой работе подключается много стран. На следующей неделе ЮНИСЕФ и Союз за безопасное детство проведут в Бангкоке региональную конференцию по детскому травматизму, которая, как мы надеемся, вновь привлечет внимание общественности к важности активных мер профилактики, которые необходимы для достижения целей развития, провозглашенных в Декларации тысячелетия.

Члены ЮНИСЕФ приветствуют проект резолюции о безопасности дорожного движения (A/58/L.60/Rev.1), в том числе содержащийся в нем призыв к учреждению в рамках Организации Объединенных Наций координационного центра для обмена информацией и передовым опытом. В то же время мы настоятельно призываем к тому, чтобы в таком тексте прямо указать, что дети, у которых впереди еще вся жизнь, больше всего страдают от травматизма, являющегося результатом дорожно-транспортных происшествий.

Члены ЮНИСЕФ готовы поддержать усилия правительств государств по выполнению обязательств в этой области, осознавая, что, делая сегодня все возможное для детей, мы тем самым обеспечиваем осуществление права каждого ребенка на достойную, здоровую и мирную взрослую жизнь.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Делегатам известно, что в своей резолюции 58/9 от 5 ноября 2003 года Генеральная Ассамблея предложила Президенту Всемирного банка выступить в Ассамблее. Если нет возражений, то, не создавая прецедента, я хотел бы предоставить слово старшему вице-президенту Всемирного банка, чтобы он выступил перед Ассамблеей.

Решение принимается.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово старшему вице-президенту Всемирного банка.

Г-н Сарбиб (Всемирный банк) (*говорит по-английски*): Я благодарю Генеральную Ассамблею.

лею за то, что она разрешила мне выступить, и для меня большая честь выступить в Ассамблее по вопросу о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. Я хотел бы выразить особую благодарность Султанату Оман за его ведущую роль в этом деле.

Как вы все знаете, на прошлой неделе Всемирная организация здравоохранения и Всемирный банк вместе представили доклад Ассамблее, который мы сегодня обсуждаем. В этом документе излагаются наши взгляды. Многие ссылались на этот доклад. Позвольте мне еще раз напомнить несколько цифр, которые мы считаем неприемлемыми. Каждый день в результате недостаточной безопасности дорожного движения 3000 человек погибают и 75 000 получают травмы; 80 процентов этих смертельных случаев происходят в развивающихся странах, где находится всего 20 процентов всех автомобилей. Как многие уже говорили до меня, экономический урон от этого составляет 1–2 процента валового внутреннего продукта, что порой в два раза превышает объем официальной помощи в целях развития.

Безопасность дорожного движения — это еще и вопрос социальной справедливости, поскольку от дорожно-транспортных происшествий страдают в первую очередь бедные слои населения, у которых есть лишь очень ограниченные возможности пользоваться медицинской помощью и для которых потеря доходов часто означает, что их семья будет обречена на нищету. Согласно прогнозам, в течение следующих 15 лет число смертей вследствие дорожно-транспортных происшествий во всем мире возрастет более чем на 65 процентов. Однако за этой цифрой глобального характера скрываются большие различия по странам. Число смертельных случаев возрастет в странах с низким и средним доходом, скорее всего, более чем на 80 процентов, а в странах с высоким доходом это число уменьшится более чем на 30 процентов.

Ясно, что такое положение требует от нас принятия мер. Быстрые, согласованные и целенаправленные меры могут дать весомые результаты и могут обратить вспять эти неприемлемые тенденции. Цена бездействия слишком высока, а очевидная польза постоянной работы по повышению безопасности дорожного движения говорит о необходимости согласованных усилий правительств, деловых кругов и гражданского общества. Правительств

ва должны принимать меры на национальном уровне — мы неоднократно слышали о такой деятельности, — а учреждения, занимающиеся вопросами развития, должны принимать меры на глобальном уровне.

Организация Объединенных Наций является уникальным форумом для обсуждения таких вопросов, и наш диалог, который будет идти сегодня и завтра, поможет нам наметить важные меры на будущее. Мы должны действовать с чувством неотложности этого вопроса и должны фокусировать наше внимание на результатах, которых мы хотим достичь, особенно в странах с низким и средним доходом, где положение особенно тяжелое.

Однако мы можем действовать, будучи уверенными в том, что в нашем распоряжении имеются средства профилактики, уже показавшие свою эффективность, и понимая, что ответственность за гибель и травмирование людей на дорогах нельзя возлагать только на тех, кто пользуется этими дорогами. На протяжении длительного времени упор делался на то, чтобы основным виновником дорожно-транспортных происшествий считать саму жертву. Однако сегодня мы с большей готовностью признаем тот факт, что люди могут совершать ошибки и что возможности людей выжить и восстановить свое здоровье после травмы не безграничны. Мы стали уделять больше внимания созданию и эксплуатации более надежных транспортных систем, способных функционировать так, что ошибки людей не ведут к смерти или тяжелой инвалидности.

В ходе наших будущих усилий по обеспечению безопасности дорожного движения мы будем уделять основное внимание укреплению потенциала, и наш успех будет определяться эффективностью мер, принимаемых на трех уровнях: повышение возможностей стран разрабатывать и осуществлять долгосрочные стратегии обеспечения безопасности дорожного движения и определять их результаты; укрепление потенциала с помощью Группы Всемирного банка в целях согласования и координации отраслевых стратегий и мероприятий с результатами, достигаемыми в отдельных странах; укрепление потенциала Группы Всемирного банка и ее партнеров в области развития в целях более эффективного сотрудничества и согласования усилий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Наш диалог будет продолжаться и по истечении двух дней; нет сомнений в том, что для достижения единого мнения относительно наилучшей стратегии продвижения вперед потребуется время. Однако для того чтобы наши будущие дискуссии носили целенаправленный характер, мы должны постоянно напоминать себе о том, какую пользу получают наши страны, если мы действительно сможем активизировать и ускорить принятие мер по повышению безопасности дорожного движения.

Мы — работники Всемирного банка — пытались смоделировать соотношение между смертностью на дорогах и темпами экономического роста в обслуживаемых нами регионах, и мы установили, насколько можно уменьшить смертность и травматизм в течение следующих 15 лет, если будут сделаны дальнейшие капиталовложения в повышение безопасности дорожного движения. Например, согласно нашим оценкам, более 2,5 миллиона человек можно спасти, если частотность смертных случаев из расчета на один автомобиль уменьшить еще на 30 процентов к 2020 году. Такая задача представляется разумной и выполнимой. Если взять за основу оценки соотношений между числом смертей, числом травм, связанных с госпитализацией, и числом случаев мелкого травматизма, приведенные в «Мировом докладе», то окажется, что удастся избежать 37,5 миллиона госпитализаций и примерно 175 миллионов случаев мелкого травматизма.

Очевидно, что это лишь рабочие подсчеты, которые могут быть неполными оценками. Вполне достижимым могло бы быть и еще большее сокращение несчастных случаев со смертельным исходом на каждый автомобиль, и нам могло бы удастся достичь этих целей, вероятно, еще быстрее. Некоторые свидетельства также говорят о том, что число несчастных случаев со смертельным исходом в развивающемся мире, вероятно, может быть значительно выше, чем представленные и скорректированные в нашем анализе оценки, что еще больше повысило бы наши оценочные данные относительно числа спасенных жизней и предотвращенных увечий. Мы, вероятно, могли бы поставить перед собой цель сохранить в течение 15 последующих лет 3-4 миллиона жизней и предотвратить 45–60 миллионов случаев госпитализации и 210–280 миллионов легких повреждений. Мы продолжим работу над этими оценками для исчисления тех результатов, которых можно было бы достичь. Применительно к каждой конкретной

жизни это впечатляющий сдвиг.

Важнейшая идея, которую сегодня необходимо выделить, состоит в том, что дорога каждая жизнь и что каждая жизнь заслуживает ее сохранения на наших дорогах. Наметив даже консервативные цели повышения показателей безопасности автотранспорта и управления им, мы можем обеспечить спасение множества жизней и предотвращение еще многих лишаящих дееспособности увечий, облегчение человеческой боли и страданий и, вероятно, предотвращение возникновения еще одного источника диспропорций между богатыми и бедными нациями.

Такие возможности достижимы. Цели повышения благополучия людей должны вдохновлять нас на еще более энергичные глобальные усилия. Всемирный банк преисполнен готовности сыграть свою роль.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Мы заслушали последнего оратора в прениях по данному пункту.

Теперь Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/58/L.60/Rev.1, озаглавленному «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Мне хотелось бы объявить о том, что с момента опубликования этого проекта резолюции к его авторам присоединились следующие страны: Коста-Рика, Фиджи, Франция, Германия, Лихтенштейн, Непал, Науру, Португалия, Катар, Российская Федерация, Сенегал и Турция.

Могу ли я считать, что Ассамблея желает принять проект резолюции A/58/L.60/Rev.1?

Проект резолюции A/58/L.60/Rev.1 принимается (резолюция 58/289).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея готова завершить на этом рассмотрение пункта 160 своей повестки дня?

Решение принимается.

Заседание закрывается в 13 ч. 15 м.