



# Генеральная Ассамблея

Шестидесят вторая сессия

**87**-е пленарное заседание

Понедельник, 31 мая 2008 года, 10 ч. 00 м.

Нью-Йорк

Официальные отчеты

Председатель: г-н Керим ..... (бывшая югославская Республика Македония)

*В отсутствие Председателя его место занимает г-н аль-Баяти (Ирак), заместитель Председателя.*

*Заседание открывается в 10 ч. 10 м.*

**Пункт 132 повестки дня (продолжение)**

**Шкала взносов для распределения расходов Организации Объединенных Наций (A/62/657/Add.5 и Add.6)**

**Председатель** (*говорит по-английски*): Прежде чем перейти к пункту нашей повестки дня, я хотел бы привлечь внимание членов Генеральной Ассамблеи к документам A/62/657/Add.5 и Add.6, в которых Генеральный секретарь сообщает Председателю Генеральной Ассамблеи о том, что после его писем, содержащихся в документах A/62/657 и Add. 1–4, Доминика и Парагвай произвели необходимые платежи для сокращения своей задолженности, с тем чтобы она была меньше суммы, указанной в статье 19 Устава.

Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея должным образом принимает к сведению информацию, содержащуюся в этих документах?

*Решение принимается.*

**Пункт 46 повестки дня**

**Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения**

**Записка Генерального секретаря (A/62/257)**

**Проект резолюции (A/62/L.43)**

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-арабски*): Слово имеет представитель Омана, который представит проект резолюции A/62/L.43.

**Г-н аль-Хинаи** (Оман) (*говорит по-английски*): Пять лет назад, в ходе пятьдесят седьмой сессии Генеральной Ассамблеи, я выступал перед Ассамблеей, представляя резолюцию 57/309 о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. Это была очень скромная резолюция; в ней лишь содержалась просьба к Генеральному секретарю о представлении доклада о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения для рассмотрения его Ассамблеей на ее пятьдесят восьмой сессии. С тех пор мы прошли большой путь. На своей пятьдесят восьмой сессии Ассамблея провела свои первые в истории прения по вопросу безопасности дорожного движения, и члены Ассамблеи единодушно подчеркивали, что дорожно-транспортный травматизм создает глобальный кризис в области здравоохранения и требует сроч-

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.



ных действий на национальном и международном уровнях.

В апреле 2004 года произошло важное событие: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк выпустили «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Этот доклад выполнял роль и пропагандистского механизма, и технического документа; в нем содержалось шесть основных рекомендаций в отношении того, что страны могли бы сделать для решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. Также на пятьдесят восьмой сессии Ассамблея признала необходимость поддержки системой Организации Объединенных Наций усилий по урегулированию глобального кризиса в области безопасности дорожного движения и предложила ВОЗ, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, действовать в качестве координатора в вопросах безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций.

Я благодарю Генерального секретаря за то, что он препроводил нам содержащийся в документе A/62/267 доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, подготовленный ВОЗ и региональными комиссиями и другими партнерами по Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Я хотел бы поблагодарить членов Сотрудничества, которые, действуя под руководством ВОЗ, внесли очень большой вклад в подготовку доклада.

В докладе приводятся новые сведения о состоянии осуществления рекомендаций, приводимых в резолюции 60/5 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В нем описывается, как усилия, прилагаемые на международном уровне, служат делу повышения информированности по вопросам безопасности дорожного движения. В нем Ассамблее для рассмотрения предлагается ряд рекомендаций, которые способствовали бы эффективным мероприятиям, способным повысить безопасность на дорогах на национальном уровне.

В апреле 2007 года ВОЗ и региональные комиссии Организации Объединенных Наций организовали первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, которая должна была послужить платфор-

мой для глобальной, региональной и национальной деятельности по повышению осведомленности в вопросах безопасности дорожного движения. В ходе проводившихся во время Недели мероприятий пристальное внимание уделялось молодым участникам дорожного движения и подчеркивались опасности, грозящие детям и молодежи. Всемирная ассамблея молодежи по безопасности дорожного движения стала ключевым глобальным мероприятием этой Недели; на нее собралось более 400 представителей молодежи из 100 стран с целью обмена опытом и формирования глобальной сети молодых активистов за дорожную безопасность. Молодые делегаты подготовили и приняли декларацию, озаглавленную «Декларация молодежи по безопасности дорожного движения». В ходе Недели состоялся также второй Форум заинтересованных сторон по вопросам безопасности дорожного движения, организованный Глобальным форумом по безопасности дорожного движения, в котором приняли участие делегаты от правительств, неправительственных организаций и частного сектора.

Я не могу не отметить региональные комиссии Организации Объединенных Наций и их вспомогательные органы за улучшение их деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и за то, что они выступают за укрепление политической приверженности делу обеспечения безопасности на дорогах.

Европейская экономическая комиссия продолжает выступать за глобальные действия в деле выработки глобальных технических норм для транспортных средств в плане безопасности и внесение изменений в Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана провела в Пусане, Республика Корея, Конференцию министров по транспорту, на которой была принята Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Экономическая комиссия для Африки и ВОЗ совместно организовали в Аккре Африканскую конференцию по безопасности дорожного движения, на которой делегаты приняли декларацию, обязывающую министров сотрудничать для того, чтобы остановить приобретающую все большие масштабы эпидемию смертей и травм на дорогах Африки.

Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна провела в 2006 году в Сан-Хосе свой первый форум заинтересованных сторон из стран Латинской Америки и Карибского бассейна. Его участники приняли Декларацию Сан-Хосе.

Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии и ВОЗ совместно организовали в Каире в 2006 году региональные учебные курсы для работников министерств здравоохранения.

В других регионах Комиссия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире, действующая под умелым руководством лорда Порт-Элленского Робертсона, выпустила знаменательный доклад «За безопасные автомобильные дороги», в котором содержалось предложение провести конференцию министров по проблеме дорожной безопасности. В докладе «За безопасные автомобильные дороги» вопрос дорожной безопасности рассматривается в качестве одного из аспектов устойчивого развития, и в нем четко проиллюстрирована непосредственная связь между безопасными дорогами и эффективным осуществлением многих из целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В нем также подчеркивается необходимость в проектах по развитию дорожной инфраструктуры — причем эта идея поддерживается «большой восьмеркой», — которые включали бы в себя действенный компонент безопасности дорожного движения.

Однако, несмотря на этот прогресс, увеличивается разрыв между развитыми странами и развивающимися странами и странами с переходной экономикой, где эта проблема, к сожалению, обостряется. Если мы не сумеем активизироваться в плане реагирования на эпидемию гибели людей на дорогах в странах с низким и средним доходом, и не будем обеспечивать более эффективные правоохранные действия, строить более безопасные дороги, менять модели поведения участников дорожного движения и больше заботиться об этих проблемах, мы потеряем десятки миллионов жизней, прежде чем эти проблемы преодолют кризис и пойдут на спад. Поэтому для содействия сокращению этого разрыва нам необходим целый ряд последовательных и скоординированных глобальных инициатив. Подобно тому, как прилив поднимает все лодки, эти инициативы смогут продвинуть всех нас сразу на всех направлениях.

Одной из областей, в которых был достигнут существенный прогресс, является создание первого механизма финансирования, призванного оказать поддержку в создании потенциала и техническое содействие для обеспечения безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях. Я воздаю должное Всемирному банку за его инициативу относительно создания Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения — механизма финансирования, который будет способствовать выполнению рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Я выражаю признательность правительствам Австралии, Нидерландов и Швеции, а также Фонду ФИА за их финансовую поддержку этого Механизма.

Здесь я хотел бы отметить те шаги, которые были сделаны правительством Омана на национальном уровне. К ним относятся принятие закона, создание национального ведомства по вопросам дорожной безопасности, пересмотр всеобъемлющих регулирующих положений с учетом интересов пострадавших и их восстановления, а также создание регистра как источника подробной информации о последствиях травм с целью смягчения кризиса и в интересах создания для наших граждан условий, благоприятствующих обеспечению дальнейшего социально-экономического развития. В рамках продолжающихся усилий, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения, Королевская полиция Омана организовала целый ряд мероприятий и участвовала в них. Она приняла участие в мероприятиях в рамках как Недели безопасности дорожного движения, проведенной Советом сотрудничества стран Залива, так и Недели безопасности дорожного движения арабских государств.

В 2006 году Генеральный директорат дорожного движения Королевской полиции Омана создал Институт безопасности дорожного движения, одной из задач которого является подготовка регулировщиков дорожного движения. Этот Институт осуществляет ряд программ подготовки инструкторов для обучения водителей, таксистов и водителей общественных средств транспорта. Он осуществляет также программы обучения по оказанию первой медицинской помощи, восстановлению сердечной деятельности и дыхания и безопасному вождению. Этот Институт провел 18 конференций и мероприя-

тий, посвященных безопасности на дорогах, а в 2006 году в Институте прошли две региональные конференции.

Для гарантирования безопасности как водителей, так и пешеходов Королевская полиция Омана делает все возможное для обеспечения выполнения правил дорожного движения. Поскольку главной причиной аварий на дорогах является превышение скорости, которое лежит в основе 53 процентов дорожно-транспортных происшествий в Омане, Королевская полиция Омана установила высококачественные стационарные радары на всех освещенных двусторонних дорогах и оснастила все полицейские участки во всех провинциях и регионах Омана передвижными радарными. Благодаря установлению радаров для определения скорости сейчас наблюдается значительное сокращение случаев превышения скорости.

Королевская полиция Омана занимается также вопросами пригодности транспортных средств к эксплуатации и создала во всех районах Омана станции технической инспекции автомобилей. Эти станции оснащены самым современным оборудованием и системами, которые используются для проведения инспекций автомобилей.

С ростом числа автомобилей и участников дорожного движения важно, чтобы правила и нормы соответствовали стремительным изменениям жизни людей во всех ее аспектах. Правила дорожного движения видоизменялись, с тем чтобы учитывать новые и неизвестные ранее схемы поведения на дорогах.

От имени спонсоров — Албании, Аргентины, Австрии, Багамских Островов, Бахрейна, Боснии и Герцеговины, Коста-Рики, Кубы, Доминиканской Республики, Египта, Сальвадора, Франции, Греции, Исландии, Индонезии, Исламской Республики Иран, Ирака, Ямайки, Иордании, Кувейта, Ливана, Ливийской Арабской Джамахирии, Малайзии, Мавритании, Марокко, Нигера, Филиппин, Португалии, Катара, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Сомали, Южной Африки, Судана, Таиланда, Туниса, Украины, Объединенных Арабских Эмиратов, Вьетнама, Йемена и Омана — я имею честь представить проект резолюции, содержащийся в документе A/62/L.43, по которому наша делегация провела ряд консультаций с другими государствами-членами для достижения консенсуса.

Этот проект базируется на практических рекомендациях, содержащихся в докладе Генерального секретаря, документ A/62/257. В преамбуле данного проекта резолюции подчеркивается важность того, чтобы государства-члены продолжали использовать «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы для осуществления усилий по обеспечению безопасности дорожного движения. В проекте воздается должное Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) за ее роль в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата по скоординированному решению вопросов безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. В нем воздается должное важному вкладу региональных комиссий Организации Объединенных Наций в содействие выполнению ВОЗ своего мандата. В нем высоко оценивается роль Всемирного банка за его инициативу по созданию Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения и выражается озабоченность по поводу того, что продолжает расти число людей, которые погибают или получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, а также вновь подтверждается необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества.

Настало время, чтобы министры и другие правительственные должностные лица, отвечающие за вопросы транспорта, здравоохранения, образования, безопасности и правопорядка, собрались для обсуждения данной проблемы и рассмотрения достигнутого прогресса и определения задач, которые еще предстоит выполнить. В пункте 7 постановляющей части данного проекта приветствуется предложение правительства Российской Федерации организовать у себя в 2009 году первую конференцию на уровне министров, посвященную вопросам безопасности дорожного движения. Мы надеемся, что в этом важном мероприятии примут участие министры, курирующие вопросы транспорта, здравоохранения, просвещения и правопорядка, для обмена мнениями и обсуждения прогресса в осуществлении рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и в резолюциях Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

Здесь я хотел бы выразить признательность и благодарность правительству Российской Федерации за его щедрое предложение и за ведущую роль, которую оно играет в пропаганде безопасности дорожного движения.

Со времени опубликования данного проекта резолюции к числу его авторов присоединились также следующие страны: Алжир, Ангола, Армения, Беларусь, Бельгия, Ботсвана, Бруней-Даруссалам, Буркина-Фасо, Канада, Хорватия, Кипр, Джибути, Фиджи, Финляндия, Гайана, Гаити, Венгрия, Индия, Ирландия, Израиль, Италия, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Люксембург, Мальдивские Острова, Мальта, Монако, Монголия, Нидерланды, Парагвай, Польша, Сербия, Сингапур, Словения, Испания, Сирийская Арабская Республика, бывшая югославская Республика Македония, Тринидад и Тобаго, Турция, Уганда и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

Я хотел бы выразить глубокую признательность делегации Российской Федерации, а также тем представителям, которые принимали участие в многочисленных проведенных нами неофициальных встречах и которые внесли ряд конструктивных предложений и поправок, помогли нашей работе своими советами и поддержкой. Я выражаю всем им огромную благодарность.

Для меня большая честь рекомендовать Генеральной Ассамблее принять проект резолюции A/62/L.43.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово Главному государственному инспектору по вопросам дорожной безопасности Российской Федерации г-ну Виктору Кирьянову.

**Г-н Кирьянов** (Российская Федерация) (*говорит по-английски*): Российская Федерация вместе с рядом других стран внесла на рассмотрение шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи проект резолюции «Повышение безопасности дорожного движения». Мы рассчитываем на вашу поддержку в связи с тем, что тематика безопасности дорожного движения сегодня как никогда актуальна и требует самого пристального внимания.

Взаимодействие в области безопасности дорожного движения в последние годы становится

одним из приоритетных направлений международного сотрудничества на двустороннем и многостороннем уровнях и выдвигается в число актуальных вопросов повестки дня Организации Объединенных Наций и других международных организаций. Это связано с растущим уровнем автомобилизации в мире и, как следствие, ростом количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

По данным Организации Объединенных Наций, ежегодно в результате ДТП погибает почти 1,2 миллиона человек, миллионы получают травмы или становятся инвалидами. Помимо экономических и социальных затрат для отдельных лиц и их семей полученные в результате дорожных аварий травмы создают также серьезную нагрузку для государственных служб здравоохранения. Затраты, обусловленные травматизмом на дорогах, составляют в мире сотни миллиардов долларов США ежегодно и со временем только возрастают.

Снижение дорожно-транспортного травматизма является одним из необходимых условий успешного социально-экономического развития, достижения странами Целей развития тысячелетия, наконец, просто ощущения простыми людьми чувства безопасности и уверенности при перемещении по дорогам — это касается всех участников дорожного движения — от автомобилистов до пешеходов.

Данная проблема является крайне актуальной для Российской Федерации. В нашей стране сохраняется сложная ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения. Высокая аварийность во многом определяется постоянно возрастающей мобильностью населения при имеющемся перераспределении перевозок от общественного транспорта к личному, увеличивающейся диспропорцией между приростом числа автомобилей и приростом протяженности улично-дорожной сети. Следствием такого положения является усложнение условий движения и экологической обстановки, дорожные заторы, увеличение расхода топлива и рост количества дорожных происшествий.

В ежегодном послании президента Российской Федерации за 2007 год решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения отнесено к приоритетным задачам развития нашей страны. Правительством Российской Федерации была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—

2012 годах». В стране в целом активизирована работа по этому направлению деятельности. Во всех российских регионах приняты соответствующие программы по безопасности дорожного движения, усилено их финансирование.

Российская Федерация традиционно является активным участником многостороннего взаимодействия в области безопасности дорожного движения: мы стали одним из инициаторов периодического рассмотрения темы преодоления глобального кризиса в области безопасности дорожного движения на Генеральной Ассамблее. В частности, Россия первой проинформировала международное сообщество о мерах по выполнению соответствующей резолюции пятьдесят восьмой сессии Генеральной Ассамблеи.

Получила высокую оценку международного сообщества деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, которую с марта 2006 года возглавляет российский представитель. Роль данного рабочего органа системы Организации Объединенных Наций как эффективного инструмента международно-правового регулирования в соответствующей области подчеркнута в резолюции 60/5 Генеральной Ассамблеи (A/60/5, пункт 6).

Мы активно участвовали в подготовке и проведении как на международном, так и на национальном уровне первой Всемирной недели безопасности дорожного движения, посвященной его молодым участникам. Российская автомобильная федерация вошла в состав Глобального партнерства по безопасности дорожного движения, крупный форум которого также недавно состоялся в Москве.

В 2006 году председатель Независимой международной комиссии по глобальной безопасности дорожного движения лорд Робертсон, чья активная деятельность по привлечению внимания к проблеме профилактики ДТП в мире заслуживает глубокого уважения и всемерной поддержки, выступил с предложением провести первую Международную конференцию по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Данное мероприятие планируется посвятить комплексному обсуждению ситуации в области безопасности дорожного движения в мире и ее влияния на социально-

экономическое развитие стран и выполнение ими Целей развития тысячелетия. Предполагается, в частности, провести обзор прогресса в выполнении странами рекомендаций Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма, а также определить пути дальнейшего наращивания международного сотрудничества.

Российская Федерация приняла решение выступить с инициативой о проведении первой Международной конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в 2009 году в Москве совместно с другими заинтересованными участниками международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения. Один из пунктов обсуждаемой сегодня резолюции говорит об этом.

Со своей стороны, как лицо, ответственное за обеспечение безопасности дорожного движения в России, хотел бы подчеркнуть нашу решимость предпринимать энергичные усилия по улучшению ситуации в этом направлении, а также способствовать повсеместному укреплению международного сотрудничества в данной области для обмена опытом и знаниями, координации совместной работы, выработки общих правил и стандартов, в конечном счете, для улучшения уровня безопасности на дорогах и повышения качества жизни всех участников дорожного движения.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру общественных работ и транспорта Коста-Рика Ее Превосходительству г-же Карле Гонсалес.

**Г-жа Гонсалес** (Коста-Рика) (*говорит по-английски*): Я хотела бы поблагодарить Ассамблею за возможность выступить на нынешней шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

Поддержание дорог в надлежащем состоянии — значительная часть моих обязанностей в министерстве транспорта. Каждый человек в своей повседневной жизни зависит от дорог — они нужны, чтобы добраться до школы, на работу или в поликлинику; они способствуют развитию бизнеса, сельского хозяйства и торговли, созданию рабочих мест, которые могли бы вывести население из нищеты.

В таких развивающихся странах, как Коста-Рика, даже простые поездки сопряжены с опасностью. Половина людей, которые погибают или получают серьезные травмы в дорожно-транспортных происшествиях — простые пешеходы. Каждый десятый погибший — велосипедист. Показатели смертности людей, которые просто ехали в машинах, также высоки. В целом, для жителя Коста-Рики вероятность погибнуть в дорожной аварии в три раза выше, чем для жителя Северной Европы. Такое положение дел неприемлемо.

Коста-Рика хорошо известна своим отказом от применения насильственных методов. Вот уже 50 лет в стране нет армии. Наш президент Оскар Ариас получил Нобелевскую премию мира за свою работу по урегулированию конфликтов в нашем регионе. Сейчас он считает, что, если удастся покончить с гибелью людей в результате аварий на наших дорогах, это будет еще большей наградой. Поэтому он, используя свой международный авторитет, стремится мобилизовать усилия на борьбу с дорожно-транспортными происшествиями в Латинской Америке.

В Коста-Рике мы нуждаемся в международном опыте. Мы принимаем меры по борьбе с основными причинами дорожных аварий, каковыми являются низкое качество дорог, пренебрежение ремнями безопасности и шлемами, управление автомобилем в нетрезвом состоянии и превышение скорости. Коста-Рика искренне верит в неприкосновенность конституционных прав и свобод человека. В прошлом приходилось слышать заявления о том, что человек имеет право решать, пользоваться мерами безопасности в виде ремня безопасности или нет, и что закон не должен посягать на такие права.

В 2003 году наши правительства постановили, что гражданское общество избрало нас для того, чтобы мы представляли его и защищали его интересы. В то время нам самим предстояло защищаться от злейшего врага — от нашей свободы принимать решения о том, чтобы ничего не делать в свою защиту. Мы боролись, спорили и убеждали. Мы изменили законы об использовании пристяжных ремней и объединили усилия полиции и пропагандистского аппарата по вопросам безопасности дорожного движения. Мы развернули кампанию, которая велась на понятном народу языке, заявляя: «Ради своих любимых и тех, кто любит вас, пользуйтесь пристяжными ремнями».

Убеждающая сила нового закона и эмоций сработала. Число водителей, пользующихся ремнями, возросло приблизительно с 20 процентов до 80 с лишним, превысив уровни, существовавшие в ту пору в Соединенных Штатах и многих европейских странах. Показатели смертности в результате дорожных происшествий снизились почти на 30 процентов. И тогда, и сейчас чрезвычайно важно было понять, что у нас есть и средства, и способность сократить эти показатели. Если очень постараться, это вполне реально.

Мы признательны за помощь, оказанную нам международным сообществом, особенно Фондом содействия МАФ «Автомобиль и общество». Мы рады, что нашему примеру следуют и в других местах.

Правительство президента Ариаса теперь занимается другой серьезной проблемой — дорогами. Состояние наших дорог плачевно. Тот самый дождь, который привлекает туристов навестить влажный тропический лес Коста-Рики и полюбоваться его прекрасной дикой фауной, размывает наши дороги. На протяжении 10 последних лет они находились в пренебрежении — с точки зрения ремонтных работ и расходов на них. Затраты на дороги из государственного бюджета были мизерными. В последние годы положение дел меняется. Впервые за все время правительство постановило направить на ремонт дорог все ресурсы, поступающие от проведения в жизнь закона о налогообложении горючего. Тем не менее состояние их таково, что весь бюджет можно было бы истратить только на одно латание дорог и их разметку.

Развитым странам наверняка трудно представить себе проблемы, стоящие перед нашими инженерами. В хорошо управляемых развитых странах специалисты обсуждают различные варианты минимальных затрат ближайших 20–40 лет на поддержание дорог в рабочем состоянии. В Коста-Рике протяженность дорог превышает 30 тыс. км. Мы с трудом изыскиваем деньги на уход за ними и на строительство новых. Осуществлять какую бы то ни было программу по улучшению положения дел, когда денег мало, а сеть дорог обширна, очень трудно. Мы уверены, что в большинстве развивающихся стран ситуация, к сожалению, ничуть не лучше. Однако, как бы ни обстояли дела, нам нужно менять приоритеты.

Когда речь идет о безопасности дорожного движения, решающим фактором является поведение людей. Но есть еще один инструмент, которым располагает только правительство и законодатели, а именно инфраструктура. Если у правительств есть деньги на строительство новых дорог, то они, несомненно, должны заботиться и об их безопасности. Недопустимо расходовать скудные ресурсы на строительство более широких или более протяженных дорог, не вкладывая денег в то, чтобы обезопасить их.

У нас есть перспектива, и мы заглядываем в будущее, прогнозируя нужды и потребности двух ближайших десятилетий. Глобальное равенство в обеспечении здоровья означает, что повсюду — как в богатых, так и в бедных странах — люди должны иметь доступ к вакцинам. Глобальное равенство в области безопасности дорожного движения означает, что люди повсеместно должны иметь доступ не просто к дорогам, как мы думали раньше, а к дорогам, как мы понимаем теперь, безопасным.

Восьмого мая 2006 года возглавляемое мною министерство общественных работ и транспорта постановило — и это было первым решением нового правительства Ариаса — произвести оценку состояния наших дорог, как новых, так и старых, на предмет их безопасности. В прошлом, когда мы вкладывали средства в повышение качества дорог, у нас зачастую одновременно возрастало и число несчастных случаев. Дороги становились более скоростными, однако безопасность их оставляла желать лучшего. Международные учреждения тоже проявляли близорукость. Слишком многие считали, что с задачами здравоохранения, просвещения и ликвидации нищеты можно справиться за счет экономии на основных потребностях.

Теперь уже каждый понимает, что нам нужен безопасный, экологически чистый и доступный транспорт. Нам нужны надежные бюджеты на его поддержание. Нам нужны бюджеты, которые уже сегодня позволяли бы нам покрывать дороги настиллом, оберегающим их от воды, чтобы завтра не тратить в 10 раз больше на причиненный ею ущерб. Нам нужны такие простые и доступные по цене средства безопасности, как тротуары и безопасные пешеходные переходы, средства регулировки движения в деревнях, ограждения безопасности, безопасная разметка дорог и перекрестков, велосипедные дорожки и выделение полос для медленно

движущихся машин на подъемах. Нам известно, что круговые транспортные развязки, барьеры по центру и по обочинам дорог способны снизить гибель людей на дорогах на 90 процентов. Меры вмешательства подобного рода столь же эффективны, что и лекарства. Они могут стать для нас своего рода вакцинами по обеспечению безопасности дорожного движения.

В прошлом году Коста-Рика была включена в Международную программу оценки состояния дорог (МПОСД). Коста-Рика стала одной из тех весьма немногочисленных развивающихся стран, дороги которых прошли инспекцию в рамках экспериментальной программы. В сотрудничестве с моим министерством группа по оценке состояния дорог выявила около 2800 км дорог, где особенно велико число аварий со смертельным исходом или серьезным травматизмом. Затем она проинспектировала их на предмет выявления того, что на них можно было бы быстро и недорого исправить. В настоящее время мы изучаем доклад и рекомендации МПОСД относительно тех дорог, безопасность которых необходимо повысить в первую очередь, как только удастся изыскать необходимые для этого средства.

В докладе МПОСД по Коста-Рике не только выдвигаются предложения о том, чтобы с помощью таких простых мер, как создание тротуаров, безопасных пешеходных переходов и барьеров безопасности, предотвратить в ближайшие годы тысячи и тысячи смертей и серьезных травм. Являясь министром, отвечающим за безопасность дорожного движения, я убеждена, что необходимы меры, продиктованные здравым смыслом и основанные на систематической оценке стоящих перед нами проблем. Однако в докладе содержатся и цифры, которые следует знать министрам финансов и банкам, специализирующимся на развитии. Страны, подобные Коста-Рике, теряют в результате дорожных происшествий 2–3 процента своего валового внутреннего продукта. В докладе показывается, что уход за дорогами, на которых происходит наибольшее число серьезных аварий, может обеспечить экономическую отдачу, в 10 раз превышающую затраты на него. Поэтому я удовлетворена тем, что в сегодняшнем проекте резолюции признается важность оценки состояния дорог.

Инфраструктура является частью общей системы безопасности, с помощью которой правительства могут спасти больше всего жизней и предупредить



доть больше всего увечий. С другой стороны, это и наиболее затратная часть системы — та часть, в которую необходимо инвестировать крупные средства. Поэтому позвольте мне завершить свое выступление вопросом. Если предположить, что есть политическая воля к принятию мер, готово ли международное финансовое сообщество помочь нам реализовать их и способствовать решению проблемы?

При наличии адекватной поддержки со стороны развитых государств созданный Всемирным банком Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения — также упомянутый в рассматриваемом нами историческом проекте резолюции — располагает потенциалом изменить положение вещей и обеспечить всеобщую безопасность дорожного движения. Подозреваю, что в том же положении, что и Коста-Рика, находятся многие страны. При наличии инвестиций со стороны международного сообщества совместно мы способны сделать многое.

Я здесь сегодня для того, чтобы от имени моей страны и всех других развивающихся стран нашего региона заявить, что мы научились на своих ошибках. Мы считаем, что теперь знаем, что нам делать. Мы приняли решение ликвидировать все политические преграды и препятствия, надуманные схемы, которые мешали нам идти по пути перемен. Мы будем продолжать бороться, и мы победим. Если мы сможем найти необходимые финансовые средства, мы будем готовы приступить к действиям.

*(говорит по-испански)*

Если мы действительно хотим добиться существенного прогресса в борьбе с насилием в наших странах, нам необходимо начать с улучшения состояния наших дорог.

**Исполняющий обязанности Председателя** *(говорит по-английски)*: Сейчас я предоставляю слово министру транспорта и труда Ямайки достопочтенному Майклу Генри.

**Г-н Генри** (Ямайка) *(говорит по-английски)*: Позвольте мне передать приветствия от имени нашего премьер-министра, достопочтенного Брюса Голдинга, который получил приглашение выступить перед Ассамблеей. Он отсутствует здесь не по своей воле, а по причине ранее взятых обязательств.

Прежде всего позвольте мне также выразить признательность в связи с предоставленной возможностью выступить на шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи в качестве министра, ответственного за вопросы транспорта, по теме, которой в нашей стране придается большое значение.

Делегация Ямайки приветствует доклад, изложенный в документе A/62/257, который был подготовлен Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в консультации с региональными комиссиями и другими партнерами по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Наша поддержка проекта резолюции A/62/L.43 находит отражение в том, что мы являемся соавторами ее текста, и это свидетельствует о нашем стремлении решать вопросы глобальной безопасности дорожного движения при дальнейшем укреплении международного сотрудничества в этой области и с учетом потребностей развивающихся стран.

Вопросу безопасности дорожного движения отведено важное место в национальной повестке дня Ямайки. Наш премьер-министр выполняет руководящую роль в качестве председателя Национального Совета безопасности дорожного движения — органа, на который возложены основные обязанности, связанные с вопросами безопасности дорожного движения в нашей стране. Это уже само по себе свидетельствует о серьезной приверженности нашего правительства привлечению внимания к данному вопросу на самом высоком уровне. В этих рамках осуществляется сотрудничество между правительством, частным сектором и академическими кругами с единственной целью определения мер для повышения безопасности на дорогах. Мы убеждены в том, что без такой политической воли эта проблема будет лишь усугубляться и может выйти из-под контроля.

Этот многосекторальный подход способствовал сокращению коэффициента смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 1999 году с 17,8 процентов на 100 000 населения до 11,4 процента на 100 000 населения, что привело к созданию ситуации, которая в то время была более благоприятной по сравнению с многими другими развивающимися странами. К сожалению, коэффициент смертности вновь стал расти и достиг неприемлемого уровня в 2002 году, составив 15,6 процента на 100 000 населения. Совместными усилиями

мы добились его сокращения до 12,1 процента в 2005 году.

По мнению Ямайки, для прекращения этого повсеместного явления в форме эпидемии потребуются усилия более чем одной страны. Поэтому на региональном уровне мы принимаем активное участие в работе Форума по безопасности дорожного движения стран Латинской Америки и Карибского бассейна, который был организован Глобальным форумом по безопасности дорожного движения — неправительственного учреждения, занимающегося информационно-пропагандистской деятельностью и сотрудничеством в этой области. Форум по безопасности дорожного движения стран Латинской Америки и Карибского бассейна объединил в своих рядах представителей правительств по вопросам транспорта, здравоохранения, правоохранительных органов и образовательных секторов, мобилизовав соответствующие региональные и международные организации в целях расширения сотрудничества и активизации усилий по сокращению — если не устранению — этой смертельной эпидемии с наших дорог.

В настоящее время под руководством Коста-Рики этот форум вступил в заключительный этап разработки устава, который после своего принятия будет служить руководством для директивной деятельности регионального комитета по выполнению мандата на основе более широкого сотрудничества, с тем чтобы сделать дороги более безопасными для населения стран Латинской Америки и Карибского бассейна.

Согласно данным ВОЗ, более 85 процентов всех травм в результате дорожно-транспортных происшествий получают люди, проживающие в странах с низким и средним уровнем доходов, и мы не можем игнорировать этот факт. Одним из примечательных последствий этого эпидемического феномена является то, что я хотел бы охарактеризовать как «удушающий эффект» и что ложится огромным экономическим бременем на развивающиеся страны и их экономику, в частности, таких малых и уязвимых стран, как Ямайка, в которой на него приходится 1–2 процента валового внутреннего продукта. Согласно ВОЗ, эта цифра составляет общий объем двусторонней внешней помощи, поступающей из промышленно развитых стран. Мы располагаем весьма надежной информацией, поступающей от тех, кто проводит исследование относи-

тельно бремени дорожно-транспортных происшествий, оказывающих «удушающее» воздействие на ВВП, согласно которой это является лишь частью проблемы, поскольку в результате всего этого резко снижается производительность труда.

Находясь в составе новой политической администрации на Ямайке, которая занимается выполнением задачи подготовки нашего первого бюджета, мы вполне осознаем дополнительное бремя, являющееся следствием социальных и экономических издержек этого эпидемического феномена, особенно его негативных последствий для здравоохранения. Во многих странах с низким и средним уровнем доходов на больных с травмами, полученными в результате дорожно-транспортных происшествий, приходится половина госпитальных мест в хирургических отделениях. При таком сценарии больше всего страдают обычно беднейшие группы населения общества, включая многих из тех, поистине исторические просьбы которых относительно справедливой компенсации еще предстоит рассмотреть.

В связи со всеми этими проблемами меня глубоко тревожит судьба детей. В статье 6 Конвенции Организации Объединенных Наций о правах ребенка, кроме прочего, говорится, что дети имеют право на жизнь и что правительства должны обеспечить, чтобы дети выживали и развивались в нормальных условиях. Имеющиеся данные вызывают особую тревогу, ибо показывают, что это право, особенно в странах с низким и средним уровнями доходов, постоянно находится под угрозой. Для наших детей и молодых людей в возрасте от 10 до 24 лет дорожно-транспортные травмы являются главными причинами гибели. Одна тысяча сорок девять наших молодых людей ежедневно умирают в результате травм, полученных на дорогах стран мира. Это означает, что в мире в результате дорожно-транспортного происшествия каждые три минуты умирает один ребенок.

Если правительства действительно стремятся обеспечить, чтобы дети выживали и развивались в нормальных условиях, то руководители стран должны признать, что дорожно-транспортные травмы являются серьезным препятствием на пути осуществления этого основного права ребенка. Они должны принять серьезные шаги, необходимые для борьбы с этой смертельной угрозой, нависшей над нашим обществом.

На фоне существующих экономических проблем, рекордно высоких цен на нефть и последующего резкого подорожания продуктов питания последствия всего этого для бедных и уязвимых стран создают серьезные трудности для многих правительств во всем мире. Страдания бедных становятся даже еще более тяжкими, поскольку те, кто не может позволить себе иметь автомобили, становятся особенно уязвимыми на дорогах, в частности, это касается стран с низким и средним уровнем доходов. Так, на Ямайке сложилась ситуация, при которой за последние 20 лет на пешеходов приходится 33 процента всех смертельных случаев. Большая категория уязвимых участников дорожного движения — это пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты, — на которых приходится 66 процентов случаев гибели. Во многих странах Латинской Америки и Карибского бассейна на пешеходов приходится 50 процентов случаев со смертельным исходом. Весьма ограниченные средства не дают нам возможности осуществлять адекватное планирование для участников дорожного движения на этом уровне.

Проблема массовой гибели людей на наших дорогах намного осложняется тем, что на страны с низким и средним уровнем доходов, которые менее всех других способны справиться с этим кризисом, приходится до 90 процентов травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Это является серьезным препятствием для наших усилий по достижению устойчивого развития, которое оказывает негативное воздействие на нашу деятельность по достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. По предварительным оценкам, расходы Ямайки в связи с чрезвычайными происшествиями составили в 2006 году 14 млн. долл. США. Это составляет 0,48 процентов нашего внутреннего валового продукта; 7,2 процента бюджета, выделяемого для госпиталей; и 0,33 процента нашего национального бюджета. Это является для нас экономическим бременем, поскольку те скудные ресурсы, которыми мы располагаем, могли бы направляться на цели развития. Нам необходимо активно заниматься поисками возможностей для того, чтобы тратить эти доллары на осуществление мер профилактики, где они служили реальными инвестициями, а не расходовались впустую.

Мы также хорошо осознаем, что это бедствие — поистине чума — сегодняшнего дня почти невидимо. По сути, речь идет о настоящей трагедии, поскольку она незримо сказывается негативно на качестве нашей жизни, поэтому мы не должны больше молчать об этом.

В заключение я хотел бы предложить на ваше рассмотрение три рекомендации. Первая рекомендация основана на опыте многостороннего сотрудничества, которое мы начали осуществлять на Ямайке в связи с необходимостью установить нормы в отношении дизайна и производства импортируемых транспортных средств. Одним из огромных вкладов в снижение уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в высокоразвитых странах явилась разработка таких норм. В Европе и Соединенных Штатах, например, правительственные нормы требуют, чтобы транспортные средства защищали пассажиров и других пользователей дорожного движения с помощью повышения нормативных показателей в отношении улучшения окружающей среды; использования подушек безопасности; защиты при переворачивании автомобиля; использования ремней безопасности; кроме того, имеется большой список приспособлений и средств, которые помогают пассажирам избежать аварий и выжить в случае, если авария произошла.

К сожалению, многие страны с низким и средним уровнем доходов, в которых происходит большинство дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, не имеют в настоящее время возможности ввести такие нормы. На Ямайке около 48 процентов гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на пассажиров, многие из которых пользуются транспортными средствами, не отвечающими минимальным нормам, принятым в Соединенных Штатах и Европейском союзе. Введение подлинно глобальных норм, которые производители были бы обязаны выполнять, весьма способствовало бы обеспечению защиты граждан таких стран, как Ямайка, где такие нормы должны быть приняты в качестве закона и применяться при выборе транспортных средств, импортируемых в нашу страну. Недавно Ямайка столкнулась с печальным опытом, когда у нас произошли дорожно-транспортные происшествия, в результате которых получили серьезные травмы и погибли люди вследствие импорта дефективных транспортных средств; эту ситуацию необходимо

незамедлительно исправить. Поэтому я призываю к учреждению международных норм безопасности для транспортных средств, в соответствии с которыми будут установлены минимальные нормы для производимых во всем мире автомобилей, и я надеюсь, что на глобальной конференции Организации Объединенных Наций на уровне министров будет рассматриваться эта проблема.

Во-вторых, от имени Ямайки и других стран нашего региона я обратился с настоятельным призывом о предоставлении более свободного доступа к Международной программе оценки безопасности дорог для проведения оценки риска и определения уровня безопасности дорожной сети. Такая оценка могла бы послужить нам руководством для определения рисков и критериев, а также для использования программы ранжирования, способствующей повышению безопасности на дорогах. Я особо заинтересован в осуществлении этой инициативы, поскольку она непосредственно связана с моими обязанностями. Я с нетерпением ожидаю того дня, когда мы сможем усовершенствовать потенциал в области управления в соответствии с согласованными принципами и на основе уже имеющегося опыта, разумеется, при условии оказания нам необходимой помощи.

Ямайка работает сейчас над тем, как избавиться от такого подхода к строительству дорог, когда не уделяется должного внимания безопасному использованию сооружаемых объектов. Мы стоим в ряду государств, которые подписали петицию «За безопасные автомобильные дороги». Наш предыдущий премьер-министр был первым, кто подписал эту петицию, а нынешний премьер-министр поставил под ней свою подпись, когда он приступил к выполнению своих обязанностей.

Наконец, в-третьих, я хотел бы заметить, что опыт, накопленный нами на национальном и региональном уровнях, позволил нам понять, насколько важно использовать многосекторальное сотрудничество в усилиях с целью остановить эту эпидемию травм в результате аварий на дорогах. Были сделаны чудовищные прогнозы относительно несчастий, которые произойдут, если мы не примем срочных мер и не будем сообща бороться с этой современной чумой.

В этой связи предложение о созыве международной конференции Организации Объединенных

Наций на уровне министров в случае его принятия обеспечило бы прекрасную возможность для того, чтобы международное сообщество мобилизовало усилия своих руководителей с целью принятия мер в области безопасности транспорта. Кроме того, это позволило бы нам сосредоточиться на практических решениях, которые могли бы иметь долгосрочные положительные последствия, а также способствовало бы активизации руководящей роли, что может привести к сокращению масштабов процесса обнищания, которое в настоящее время наблюдается в развивающемся мире. Все это происходит на фоне ужасающих данных о том, что каждые три минуты в результате дорожно-транспортных происшествий в мире погибает один ребенок; и это не просто информация из научно-исследовательского материала, а реальность, с которой сталкивается бесчисленное число семей и общин.

В связи с этим от имени премьер-министра и народа Ямайки я хотел бы полностью поддержать проект резолюции, который будет приниматься сегодня утром и в котором содержится призыв к созыву первой в истории конференции Организации Объединенных Наций на уровне министров по вопросам безопасности на дорогах, и я надеюсь, что он встретит единодушную поддержку международного сообщества.

Я с нетерпением ожидаю того дня, когда все государства нашей планеты смогут повернуть эту тенденцию вспять и начать пожинать плоды обеспечения безопасного движения на наших дорогах. Наши коллективные действия, которые мы продемонстрируем сегодня принятием этого проекта резолюции, послужат дальнейшему укреплению глобального партнерства и сотрудничества в этой области, что, я уверен, поможет преодолеть все препятствия на пути к достижению этой цели.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово Постоянному представителю Словении, Ее Превосходительству г-же Сане Штиглиц.

**Г-жа Штиглиц** (Словения) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать от имени Европейского союза (ЕС). К этому заявлению присоединяются страны-кандидаты Турция, Хорватия и бывшая югославская Республика Македония; страны — члены Процесса стабилизации и ассоциирования и потенциальные кандидаты Албания, Босния

и Герцеговина, Черногория и Сербия; а также Украина, Республика Молдова, Армения и Грузия.

Дорожно-транспортные происшествия поистине достигли масштабов настоящей эпидемии во многих странах, и, как представляется, сейчас широко распространено мнение о том, что это неизбежные последствия все более активного движения на дорогах. Согласно оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в 2002 году в мире погибло почти 1,2 миллиона человек в результате дорожно-транспортных происшествий, а 50 миллионов человек получили увечья. Если мы не примем никаких мер, то к 2020 году эти цифры могут не только возрасти, но травмы, полученные на дорогах, могут также стать третьим самым большим вкладом в глобальное бремя болезней и травм. Тем не менее многие общины и правительства намерены заняться решением этой проблемы. В самом деле, менталитет в отношении безопасности на дорогах меняется: жертвы в результате дорожно-транспортных происшествий больше не рассматриваются как неизбежное следствие возросшего движения на дорогах.

Мы, в рамках ЕС, можем обратить внимание на успехи, достигнутые такими странами, как Соединенное Королевство, Швеция и Нидерланды. На фоне повышения числа автомобилей и соответственно водителей эти государства достигли значительного сокращения уровня смертности на дорогах. Другие страны также достигли существенного прогресса. Важно подчеркнуть, что эти успехи в общей сложности зависят от принятия широкомасштабных плановых подходов к политике обеспечения дорожной безопасности, направленной на достижение важных целей.

По сути, ЕС признал наличие большого потенциала для совершенствования, если все государства-члены будут готовы разделить не только общее видение будущего, но и обменяться передовым опытом, благодаря которому удалось достичь такого прогресса на национальном уровне в прошлом. Что касается недавних событий в этой области, то Европейская комиссия опубликовала среднесрочный обзор Европейской программы действий по обеспечению безопасности дорожного движения, в которой говорится о том, что за последние пять лет было достигнуто многое; но в то же время нам всем предстоит сделать еще больше для достижения наших целей. В Европейской Программе действий по

обеспечению безопасности дорожного движения, разработанной Европейской комиссией в июне 2003 года, провозглашена в качестве ее главной цели — цель добиться к 2010 году 50-процентного сокращения числа людей, гибнущих в результате дорожно-транспортных происшествий, по сравнению с 2001 годом.

Европейский парламент и Совет европейских министров транспорта неоднократно подтверждали свою приверженность достижению именно этой цели. Тем самым, они отвели проблеме безопасности дорожного движения одно из приоритетных мест в политической повестке дня, где она будет оставаться, так как они также признали, что улучшение безопасности дорожного движения требует постоянных усилий.

В Программе отмечается, что превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии и неиспользование мер защиты, таких как ремни безопасности и мотоциклетные шлемы, являются основными причинами аварий и главными факторами, усугубляющими их последствия. Поэтому в ней подчеркивается настоятельная необходимость более строгого выполнения существующего в этой области законодательства. Кроме того, программа действий предоставляет европейским государствам обзор соответствующей информации, необходимой для того, чтобы достичь цели 50-процентного сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий. В ней также содержится описание механизмов, с помощью которых мы можем лучше решить эти проблемы, и предоставляется информация, необходимая для того, чтобы перенять опыт тех государств, которые играют ведущую роль в области стратегии безопасности дорожного движения.

В Программе также особо подчеркивается настоятельная необходимость привлечения гражданского общества к обеспечению более эффективной безопасности дорожного движения. Поэтому в ней содержится призыв к подписанию хартии безопасности дорожного движения представителями государственного и частного секторов, в которой эти стороны должны изложить свои индивидуальные цели и действия, относящиеся к безопасности дорожного движения.

В Программе действий ЕС также особо отмечается необходимость сбора информации об авариях и информации, относящейся к программам по

предупреждению аварий, действующим в каждом из государств-членов. Это будет достигнуто посредством создания европейского механизма по надзору за безопасностью дорожного движения, который будет распространять информацию о передовом опыте в решении проблем безопасности дорожного движения.

Разумеется, очевидным является тот факт, что необходимо обмениваться передовым опытом всем государствам в мировом масштабе, а не только в рамках Европейского союза. Мы можем извлечь пользу из соответствующего опыта других государств в этой области. В рамках реализации этой цели мы высоко оцениваем инициативу Российской Федерации, предложившей стать принимающей стороной и обеспечить необходимую финансовую поддержку проведения первой всемирного совещания высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения, которое намечено на 2009 год и которое должно собрать вместе делегации министров и представителей для обсуждения и обмена информацией и передовым опытом.

Недостаточное освещение проблемы дорожно-транспортного травматизма оказывает прямое воздействие на наличие политической воли, направленной на признание и решение этой проблемы. С учетом этого ЕС учредил Европейский день безопасности дорожного движения. Первый Европейский день безопасности дорожного движения, проведенный 27 апреля 2007 года, был днем, предназначенным для обмена опытом среди молодежи. В его рамках основное внимание уделялось проблемам, связанным с употреблением алкоголя и наркотиков в контексте дорожного движения, проблемам обучения и просвещения. Второй день безопасности дорожного движения, который должен пройти 13 октября 2008 года в Париже, будет посвящен теме безопасности дорожного движения в наших городах.

С учетом того, что главными факторами, способствующими дорожным авариям и травмам, являются вождение в нетрезвом состоянии, отказ от использования шлемов и ремней безопасности, превышение скорости и неудовлетворительное проектирование и управление инфраструктурой, мы понимаем, что многие из этих смертей можно было бы предотвратить. Вот почему мы должны прилагать совместные усилия, с тем чтобы приступить к решению задачи по резкому сокращению числа на-

ших граждан, которые каждый год напрасно погибают на дорогах ежедневно и еженощно.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово Председателю Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире представителю Соединенного Королевства Его Превосходительству почтенному лорду Робертсону, Порт-Эллен.

**Лорд Робертсон** (Соединенное Королевство) (*говорит по-английски*): Сегодня у нас есть возможность начать усилия с целью обратить вспять существующую тенденцию — ужасную тенденцию, связанную с кровопролитием на дорогах всего мира. Я все время ношу с собой маленькую фотографию моей дорожной аварии, произошедшей 32 года тому назад, как напоминание о том, как мне повезло, что я могу находиться здесь сегодня, но миллионы людей на протяжении всей своей разрушенной жизни страдают от травм, вызванных дорожными авариями, а десяткам миллионов других людей, которые погибли на дорогах всего мира, никогда больше не придется что-либо подобное с собой носить.

Вот почему сегодняшний день столь важен. Сегодняшние прения в Генеральной Ассамблее и проект резолюции, который находится на нашем рассмотрении, могут знаменовать собой тот момент, когда мировое сообщество пристально взглянет на страдания, скорбь и затраты на дорожные аварии и примет решение положить им конец. Сделать это — в наших силах. У нас есть инструменты, у нас есть знания и средства. Теперь мы должны действовать.

Мы должны действовать во имя Ле Суан Хан, которая погибла на дороге в городе Хошимине в прошлом месяце, всего за несколько недель до того, как ей исполнилось девять лет, потому что на ней не было мотоциклетного шлема, и потому, что тот, кто совершил наезд на ее семью, был нетрезв. Мы должны сделать это во имя Мукелы Мумбуны, молодой и одаренной женщины из Замбии, которая оставила после себя мужа и пятимесячного ребенка, погибнув в результате аварии автобуса по вине водителя, превысившего скорость, и во имя Балигеи из Уганды, который потерял ногу, а следовательно, и средства к существованию, когда его сбил водитель, скрывшийся с места происшествия. После многомесячного пребывания в больнице его теперь

ожидает будущее, связанное с постоянной болью и нищетой, так как он больше не в состоянии обеспечивать свою семью. Отсутствие защитного шлема, недопустимая скорость, вождение в нетрезвом состоянии — все мы знаем, как решать эти проблемы. Ненадежные автомобили, плохо спроектированные дороги, отсутствие ремней безопасности — все это решаемые проблемы.

Большинству присутствующих я известен, благодаря тем постам, которые занимал в прошлом, будучи министром обороны Соединенного Королевства, а затем руководителем НАТО, наиболее успешного оборонительного союза в мире. Им известно, что я провожу большую часть своего времени, изучая статистику, потери и последствия военных конфликтов во всем мире, и большинство из них знакомы с основными статическими данными, касающимися некоторых из наиболее известных конфликтов. Число погибших во Вьетнаме известно каждому гражданину Соединенных Штатов Америки, число погибших в Афганистане известно каждому российскому гражданину, и, что касается вашей страны, г-н Председатель, то нам слишком хорошо известны потери, понесенные в ходе конфликта, который происходит сегодня в Ираке.

Тем не менее все эти цифры меркнут перед лицом той кровавой бойни, которая происходит каждый год на дорогах мира ежедневно и еженощно. Мы знаем о некоторых из этих жертв; пришло время принять меры с целью положить конец тем ежедневным бедствиям, которые имеют место сегодня на наших дорогах в наших странах. Мы должны принять меры ради тех миллионов людей, которые были убиты или искалечены только в этом десятилетии, во имя тех 500 детей, которые погибают ежедневно, оставляя их родителей в состоянии невыразимого горя, и во имя миллионов жизней, которые мы могли бы спасти в предстоящие десятилетия, если бы проводили в жизнь те стратегии и решения, которые оказались эффективными, которые действительно спасают жизнь людей и повышают безопасность на дорогах.

Поэтому я рад тому, что Генеральная Ассамблея поддерживает рекомендацию Комиссии по вопросам повышения безопасности дорожного движения во всем мире — которую я с гордостью возглавляю, — содержащуюся в нашем докладе «За безопасные автомобильные дороги» и касающуюся организации первого в истории всемирного сове-

щения министров государств — членов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения. Я также приветствую признание Ассамблеей работы, проводимой Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, и необходимости того, чтобы безопасность дорожного движения стала неотъемлемым элементом проектирования дорожной инфраструктуры.

Я также хотел бы воздать должное Султанату Оман и послу аль-Хинаи за руководство усилиями по подготовке и представлению новой резолюции Организации Объединенных Наций. Я также хотел бы выразить признательность правительству Российской Федерации и генералу Кирьянову за великодушное предложение принять у себя в будущем году совещание на уровне министров и за их руководящую роль в усилиях по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире. Я хочу выразить признательность всем странам, которые поддержали этот проект резолюции и будут играть жизненно важную роль в успешном проведении предстоящего совещания Организации Объединенных Наций, в особенности, правительству Соединенного Королевства, которое стало автором этого проекта резолюции и предоставило мне право выступать сегодня от его имени.

Я хотел бы выразить признательность президенту Коста-Рики Ариасу, бывшему президенту Соединенных Штатов Америки Картеру, архиепископу Десмонду Туту, представительнице Ирландии г-же Мэри Робинсон и представительнице Индии г-же Соне Ганди, которые, в числе прочих, совместно со мной подписали Открытое письмо к Организации Объединенных Наций, настоятельно призывающее принять меры сегодня.

Я также приветствую Мишель Еоу, Жана Тодта и Дэвида Варда, представляющих Фонд ФИА, которые присутствуют вместе со мной здесь, на этом знаменательном заседании Генеральной Ассамблеи. И я прошу Ассамблею принять во внимание тот факт, что более одного миллиона человек во всем мире выразили желание подписать петицию, обращенную к Организации Объединенных Наций, в которой содержится настоятельный призыв к действиям.

Для достижения успеха этих усилий — поистине огромных усилий — потребуются как полити-

ческая воля, так и общественная поддержка. Это та задача, которую мы должны решать все вместе — богатые и бедные, Север и Юг, развитые и менее развитые страны мира. И совещание Организации Объединенных Наций на уровне министров по вопросам безопасности дорожного движения станет важной вехой в этих усилиях, обеспечивая возможность собраться всем вместе, проанализировать достижения, поделиться знаниями, но, самое главное, спланировать предстоящие действия. Сегодня мы можем начать работу с целью обратить ход событий вспять.

Мы, Организация Объединенных Наций, можем принять решение о том, чтобы признать масштабы этой современной всемирной «эпидемии» гибели и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, и мы можем постановить, что пришло время принять меры для того, чтобы положить ей конец.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Мексики, генеральному директору Национального центра по предотвращению аварийных ситуаций, г-ну Артуро Сервантесу Трехо.

**Г-н Трехо** (Мексика) (*говорит по-испански*): Я хотел бы выразить Ассамблее признательность за возможность выступить в ходе этой шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

Я хотел бы передать приветствия от президента Мексики Фелипе Кальдерона Инохоса и от министра здравоохранения д-ра Хосе Анхеля Кордобы Вильялобоса.

Мексике хорошо знакома проблема безопасности дорожного движения и травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, которые затрагивают все страны мира. Каждый год травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, приводят к гибели более 17 000 мексиканцев, что равносильно потере 47 человек в день. Пятнадцать из них — пешеходы, которые являются группой повышенного риска. Тревогу вызывает тот факт, что дорожно-транспортные происшествия являются главной причиной гибели детей, подростков и взрослых молодых людей в возрасте от 5 до 35 лет в нашей стране.

Помимо этих высоких показателей смертности, дорожно-транспортные происшествия привели к более чем 750 000 случаев госпитализации и к тому, что многим миллионам людей, получившим травмы, понадобилась медицинская помощь. Дорожно-транспортные происшествия занимают второе место среди основных причин постоянной нетрудоспособности, а также второе место среди основных причин появления сирот в нашей стране.

Число дорожно-транспортных происшествий в нашей стране растет, и при этом, согласно официальной статистике, число данных происшествий в текущем десятилетии увеличится более чем на 45 процентов.

Согласно оценкам, экономический ущерб от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, составляет в Мексике более 100 млн. долл. США в год. Из этой суммы 45 млн. долл. США, согласно оценкам, составляют расходы на госпитализацию, проведение операций, медицинское лечение и услуги по реабилитации. 13 млн. долл. США, согласно оценкам, составляет материальный ущерб, и более 35 млн. долл. США приходится на снижение производительности и потери доходов, которые производили бы погибшие, которые были экономически активными членами общества. Их средний возраст на момент смерти составляет 35 лет.

Жертвами дорожно-транспортных происшествий являются, в основном, люди, которые начинают обзаводиться семьей. Эти происшествия обычно происходят с ними в момент их наибольшей экономической продуктивности. Поэтому последствия для семей, общин, экономики и страны в целом носят разрушительный характер.

«Эпидемия» дорожно-транспортных происшествий в Мексике представляет собой сочетание множества социальных, экономических и культурных факторов. В частности, страна становится в основном урбанистической, причем более 80 процентов населения живет в городских зонах. Кроме того, размеры парка автотранспортных средств, включая мотоциклы, грузовые машины и автобусы, увеличились более чем на 60 процентов за последнее десятилетие, составляя более 24 миллионов автотранспортных средств.

Результаты исследований, представленные на девятой Всемирной конференции по профилактике



травматизма и содействию безопасности, которая прошла в течение второй недели марта месяца в городе Мерида (Мексика), свидетельствуют о том, что высокий уровень смертности пешеходов в результате дорожно-транспортных происшествий в больших городах является проблемой, присущей не только развивающемуся миру, но и большинству развитых стран. Поэтому нам необходимо более эффективно защищать уязвимых участников движения во всех наших городах.

Важно отметить, что тревогу вызывает тот факт, что, по оценкам, количество несчастных случаев, травм, нанесения увечий и смертей, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, обычно бывает намного выше, чем об этом свидетельствуют данные официальной статистики. Это утверждение справедливо для Мексики и для других стран региона в силу значительных масштабов неполной регистрации дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними жертв.

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения и Всемирного банка, дорожно-транспортный травматизм сейчас приобрел масштабы подлинной всемирной «эпидемии», и Латинская Америка и Карибский регион имеют самый высокий уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий среди всех регионов мира.

Экономическое бремя, как отмечали министр из Коста-Рики и министр из Ямайки, очень велико и продолжает расти. Некоторые из проблем, способствующих этой «пандемии» в регионе, связаны, в частности, с усиленной урбанизацией населения, ростом доступности и использования автотранспортных средств, в том числе, значительным ростом количества мотоциклов, плохим состоянием дорог, улиц и автомагистралей, отсутствием просвещения в области безопасности дорожного движения для всех видов пользователей транспортных средств и участников дорожного движения, а также отсутствием устойчивых массовых транспортных систем и надлежащего планирования городов.

Поэтому Мексика с озабоченностью отмечает, что все страны мира должны совместными усилиями решать эту проблему. Важно, чтобы все страны мира делились знаниями и опытом в области безопасности дорожного движения и объединяли все наши знания и наши научно-технические и эконо-

мические ресурсы перед лицом этой «пандемии» в рамках хорошо согласованных глобальных усилий. В данном случае речь идет не только об экономике, но и о социальной справедливости.

Должен сказать, что в латиноамериканском и карибском регионах отмечаются воодушевляющие тенденции, в том смысле что мы начинаем сотрудничать, что уже отмечалось представителями Коста-Рики и Ямайки. В сентябре 2006 года в Сан-Хосе, Коста-Рика, мы провели первый региональный форум заинтересованных сторон, на котором значительное число учреждений, включая Всемирный банк, Панамериканскую организацию здравоохранения, Экономическую комиссию для Латинской Америки и Карибского бассейна, Межамериканский банк развития и фонд ФИА, показали себя настоящими лидерами и объединились для повышения информированности и принятия мер в очень важном вопросе безопасности дорожного движения. Благодаря этим совместным усилиям и ведущей роли этих учреждений и ряда видных деятелей началась активизация деятельности различных секторов в деле содействия дорожной безопасности в нашем регионе.

Как уже отмечали выступавшие ранее ораторы, по итогам этого первого совещания заинтересованных сторон, проходившего в Коста-Рике, была создана временная комиссия. Почетным председателем этой комиссии является лауреат Нобелевской премии мира Оскар Ариас Санчес. В состав временной комиссии входят институты-учредители, о которых я уже говорил, и представители правительства и гражданского общества всего региона.

В декабре 2007 года в Пуэрто-Рико состоялся второй региональный форум заинтересованных сторон за безопасность дорожного движения. В нем приняли участие большое число ключевых региональных деятелей, представляющих правительства и учреждения, с одной общей целью — сделать так, чтобы меньше людей погибали и получали травмы на наших улицах и автодорогах. Участников также объединяло общее видение: безопасные дороги в Латинской Америки и Карибском бассейне. В числе этих региональных заинтересованных сторон Мексика активно участвует в выработке регионального подхода к вопросам дорожной безопасности для поощрения сотрудничества, объединения ресурсов и обмена знаниями в целях активизации развития

национального потенциала по обеспечению безопасности на дорогах.

Мексика горда сообщить членам Генеральной Ассамблеи о том, что две недели назад, 14 марта, в Мериде, мы впервые провели совещание министров по вопросам предотвращения насилия и травматизма. Это мероприятие состоялось накануне девятой Всемирной конференции по предотвращению травматизма и укреплению безопасности. В этом беспрецедентном совещании приняли участие министры здравоохранения из 29 американских стран; они обсуждали проблемы как преднамеренного, так и непреднамеренного травматизма. Страны-участницы согласились с тем, что необходимы дополнительные усилия для решения этих серьезных проблем, связанных со здоровьем общества. Они также обязались предпринять существенные шаги в ответ на эту региональную пандемию.

В результате совещания министров в Мериде более 24 стран подписали Декларацию министров по проблеме насилия и предотвращения травматизма в американских государствах. Мы предоставим для архива Генеральной Ассамблеи копию этой Декларации. Подписавшие этот документ 24 страны обязались предпринимать серьезные шаги, которые помогут улучшить ситуацию с безопасностью на дорогах в регионе. Эти шаги включают в себя признание того, что травматизм представляет собой одну из первоочередных проблем для здоровья общества и что нам необходимо активизировать региональные усилия по его предупреждению. Они также обязались разрабатывать, осуществлять и поощрять заключение стратегических договоренностей и альянсов в целях разработки национальных стратегий по предупреждению травматизма. Кроме того, они обязались укреплять или создавать при своих министерствах здравоохранения подразделения по предупреждению травматизма, с адекватным бюджетом, персоналом и мандатом. Подписавшие этот документ страны также договорились укреплять деятельность по сбору информации по травматизму и улучшать медицинское обслуживание пострадавших.

Мексика очень тесно сотрудничала со Всемирной организацией здравоохранения и Панамериканской организацией здравоохранения в планировании и подготовке конференции министров. И мы хотели бы поблагодарить обе эти организации за их ведущую роль в содействии обеспечению безо-

пасности дорожного движения, а также за техническую поддержку, которую они продолжают нам оказывать.

Мексика активно участвует в составлении подготавливаемого Всемирной организацией здравоохранения доклада о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире, о котором говорится в обсуждаемом нами сегодня проекте резолюции. Мексика была отобрана для участия в новой деятельности Всемирной организации здравоохранения по разработке экспериментальных стратегий и программ, направленных на предотвращение бессмысленной гибели людей на улицах и дорогах нашей планеты. Всемирная организация здравоохранения получает финансирование из Фонда Блумберга в поддержку семей, и эти средства помогут значительно уменьшить число лиц, погибающих, получающих травмы или остающихся инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий. В последние годы на эту сферу здоровья общества выделялись очень небольшие средства.

Для увеличения объема ресурсов, предоставляемых Фондом Блумберга и Всемирной организацией здравоохранения, правительство Мексики решило инвестировать в два раза больше получаемых нами средств в экспериментальные программы, к реализации которых мы приступили в четырех крупнейших городах нашей страны. Эти программы направлены на борьбу с такими серьезными факторами риска, как вождение в состоянии опьянения, на обеспечение использования в автомобилях ремней безопасности и детских удерживающих устройств, на реализацию инициатив по ограничению скорости и на решение вопросов по обеспечению безопасности пешеходов.

Недавно наше министерство здравоохранения приступило к реализации беспрецедентной национальной программы дорожной безопасности. Наш Национальный центр по предупреждению травматизма, который я имею честь возглавлять, получил существенные бюджетные средства и надлежащие людские ресурсы для реализации инициатив по безопасности дорожного движения на национальном уровне. Надеемся, что на глобальной конференции министров 2009 года мы сможем рассказать о достигнутых нами позитивных результатах и обменяться опытом в области дорожной безопасности.

Министерство здравоохранения Мексики решительно поддерживает эту деятельность, поскольку мы считаем, что сектор здравоохранения может содействовать улучшению ситуации с безопасностью на дорогах различными способами. Прежде всего, наши инициативы в области общественного здравоохранения нацелены на профилактику, хотя мы не оставляем без внимания и такие области, как скорая медицинская помощь, госпитализация, долговременный уход и реабилитация. Основной акцент мы делаем на профилактике. Наш подход к проблеме здоровья общества основан на научных данных. Это многосторонний по своей сути подход, подчеркивающий необходимость многосекторальной деятельности, и мы надеемся, что им будет характеризоваться и первая глобальная конференция министров по вопросам безопасности дорожного движения, которую предлагается провести в ноябре 2009 года в Российской Федерации.

Мексика решительно поддерживает данный проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, который был представлен сегодня представителем Омана. Мы согласны с тем, что нам необходимо укреплять политическую волю и осуществлять рекомендации «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и резолюции Генеральной Ассамблеи по вопросу повышения дорожной безопасности во всем мире.

**Г-н Ханнессон** (Исландия) (*говорит по-английски*): Прежде всего, я хотел бы поблагодарить Генерального секретаря за его записку, препровождающую доклад об осуществлении резолюции 60/5 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/62/257). Я хотел бы также воспользоваться данной возможностью, чтобы выразить признательность правительству Султаната Оман за его инициативу привлечь внимание к такому важному вопросу, как кризис в области безопасности дорожного движения. Мы хотели бы заверить его в своей полной поддержке, поскольку ни одна страна не застрахована от этой чумы нашего времени — даже острова, расположенные вдали от других стран.

Представленные в докладе статистические данные рисуют мрачную картину. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий гибнет около 1,2 миллиона человек и миллионы становятся инвалидами. Во всем мире дорожно-транспортный травматизм является главной причи-

ной смерти людей в возрастной категории от 10 до 24 лет. Эта цифра сравнима с уровнем смертности от малярии и туберкулеза.

Решение этой проблемы во многом зависит от уровня информированности водителей транспортных средств и от их готовности изменить свое поведение. Иными словами, травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, можно предотвратить.

В отличие от многих других стран, в Исландии большая часть жертв дорожно-транспортных происшествий гибнет за пределами городов. В самом деле, показатель несчастных случаев, происходящих в населенных пунктах, в последние годы значительно снизился, и согласно статистике сейчас свыше 90 процентов дорожно-транспортных происшествий в Исландии происходит в сельской местности. Мы обеспокоены тем, что усилия по сокращению числа серьезных травм, получаемых в результате дорожно-транспортных происшествий, не дали положительных результатов. Исследования подтверждают, что дорожно-транспортным происшествиям способствует ряд ключевых факторов: превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии или под воздействием других веществ, неиспользование ремней безопасности и низкое качество инфраструктуры.

В свете этой информации министерство транспорта, коммуникаций и муниципального хозяйства Исландии разработало четырехлетний план обеспечения безопасности дорожного движения на 2007–2010 годы, который был одобрен парламентом Исландии в 2007 году в качестве одного из элементов планирования политики в области общественного транспорта. Главной целью этого плана обеспечения безопасности дорожного движения является принятие мер по борьбе с вождением в нетрезвом виде или под воздействием других веществ, с превышением скорости и неиспользованием ремней безопасности, осуществление мероприятий по улучшению дорожной инфраструктуры, а также решение других конкретных задач. Важное место в плане отводится повышению информированности всех детей, начиная с дошкольников и кончая 18-летними, по вопросам повышения безопасности дорожного движения. Этот проект ставит себе целью охватить детей всеобъемлющей программой образования в области безопасности дорожного движения, заложив тем самым основы для ответст-

венного дорожно-транспортного поведения и, таким образом, опровергнув мнение о неизбежности дорожно-транспортных инцидентов.

Власти Исландии с особым интересом восприняли объявление о проведении 23–29 апреля 2007 года первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, которая была посвящена молодым участникам дорожного движения. В Исландии она была проведена весьма эффективно, и в ходе ее осуществлен целый ряд различных программ. Любопытно, что цифры свидетельствуют о резком сокращении уровня дорожно-транспортных происшествий в ходе проведения Недели безопасности дорожного движения по сравнению с прошлогодними данными, и эта тенденция сохранялась и в последующие недели.

Успех Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций можно отнести за счет успешного сотрудничества между такими заинтересованными сторонами, как правительство, полиция, неправительственные организации, местные власти и средства массовой информации. Инициатива Организации Объединенных Наций по проведению Глобальной недели безопасности дорожного движения подчеркивает ценность и значимость международного сотрудничества в этой области, особенно в том, что касается усилий, которые необходимо приложить в развивающихся странах.

Исландия гордится тем, что она является одним из авторов проекта резолюции A/62/L.43 о глобальной безопасности дорожного движения, представленной сегодня утром моим другом послом Фуадом аль-Хинаи. Мы высоко ценим его активную и конструктивную роль в привлечении внимания Организации Объединенных Наций к этому важному вопросу.

Травмы, получаемые в результате дорожно-транспортных происшествий, по-прежнему являются одной из серьезных проблем здравоохранения и развития. Она угрожает свести на нет успехи, которые были достигнуты во многих странах в области развития и ложится огромным экономическим бременем на экономику развивающихся стран. Поэтому мы должны наращивать международные усилия с целью повысить осведомленность мировой обще-

ственности по вопросам безопасности дорожного движения.

Исландия тепло приветствовала предложение Российской Федерации относительно проведения в этой стране в 2009 году первой глобальной конференции по безопасности дорожного движения на самом высоком уровне и предоставления необходимой финансовой помощи для ее организации. Такая конференция дополнит национальные и региональные усилия по содействию безопасности дорожного движения и сведет вместе министров транспорта, инфраструктуры и здравоохранения. Она сыграет важную роль в усилиях, прилагаемых в политической и институциональной области по повышению глобальной безопасности дорожного движения.

**Г-н Бюи Тхе Зянг** (Вьетнам) (*говорит по-английски*): Прежде всего, я хотел бы поблагодарить Генерального секретаря за представленный на рассмотрение Генеральной Ассамблеи доклад, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» (A/62/257). Я хотел бы также поблагодарить Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) за подготовку этого доклада в консультации с партнерами по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Мы выражаем также особую признательность делегациям Омана и Российской Федерации за их неустанные усилия по выработке резолюции, касающейся повышения безопасности дорожного движения, одним из соавторов которой имеет честь выступить моя делегация.

Нас впечатляют значительные усилия по сотрудничеству, прилагаемые на национальном, региональном и международном уровнях с момента принятия в октябре 2005 года резолюции 60/5 в целях решения проблемы безопасности дорожного движения. Тем не менее, мы выражаем беспокойство по поводу содержащейся в докладе этого года информации о том, что дорожно-транспортный травматизм продолжает оставаться одной из серьезных проблем здравоохранения и одной из главных причин гибели людей и получения ими травм и увечий во всем мире, при том что 1,2 миллиона человек погибло и миллионы других получили травмы и стали инвалидами. Эти травмы не только являются одной из серьезных проблем здравоохранения, но и угрожают свести на нет успехи, которые были достигнуты во многих странах в области развития.

В странах с низким и средним уровнем доходов объем ежегодных издержек, связанных с дорожными авариями, оценивается на уровне 65–100 млрд. долл. США, что превышает общий объем годовой помощи в целях развития. Вызывает сожаление то, что, как отмечает ВОЗ, со столь трагичным дорожно-транспортным травматизмом можно бороться, предотвращая и контролируя его с помощью продуманной оценки положения с безопасностью и принятия конкретных мер.

Вьетнам всегда относился к числу стран, где остро стоит вопрос обеспечения безопасности дорожного движения. Учитывая высокую плотность нашего населения, ускорившийся процесс урбанизации и сохраняющиеся высокие темпы экономического роста, которые сопровождаются быстрым увеличением числа транспортных средств на дорогах, транспортная инфраструктура Вьетнама не отвечает потребностям сегодняшнего дня.

Информированность участников дорожного движения относительно необходимости соблюдения дорожно-транспортного законодательства все еще остается на низком уровне. В результате число дорожных аварий значительно возросло. Официальная статистика показывает, что в 2007 году было примерно 15 000 аварий, что составило 96 процентов дорожно-транспортных происшествий всех видов. К большинству погибших и получивших травмы относились люди в возрасте от 15 до 49 лет, которые составляют 56 процентов общего населения и которые наиболее экономически активны. По данным исследования, проведенным Азиатским банком развития, только в экономическом плане в 2002 и 2003 годах дорожные аварии во Вьетнаме обходились стране в сумму, доходившую до 900 млн. долл. США ежегодно.

Хорошо сознавая ужасные последствия дорожно-транспортных происшествий, в особенности взаимосвязь между безопасностью на дорогах и устойчивым развитием, правительство Вьетнама придает большое значение и уделяет первостепенное внимание вопросам безопасности дорожного движения. Национальный стратегический план повышения безопасности дорожного движения на 2001–2010 годы был подготовлен с целью модернизировать систему транспортной инфраструктуры; разработать правовую систему обеспечения безопасности дорожного движения; создать базу данных дорожных аварий; провести информационно-просветительную

и пропагандистскую кампании; подключить все правительственные и неправительственные, национальные и местные организации к усилиям по повышению безопасности дорожного движения; создать систему инспекций и безопасности транспортных средств; и осуществлять строгие меры по обеспечению соблюдения соответствующих норм и правил. Была принята серия политических мер и учреждены механизмы для придания импульса рациональному опыту и введению санкций против нарушений. Был создан Национальный комитет безопасности дорожного движения как межучрежденческий правительственный орган, отвечающий за руководство и координацию осуществления национальных планов дорожной безопасности различными министерствами и местными органами. В прошлом году во Вьетнаме впервые отмечалась Глобальная неделя дорожной безопасности Организации Объединенных Наций, включавшая в себя проведение различных мероприятий по информированию, просвещению и пропаганде, а также мероприятий по более строгому соблюдению норм безопасности и правопорядка.

Все эти усилия в совокупности обеспечили определенные первоначальные позитивные результаты. С учетом ограниченного времени позвольте мне предложить вниманию Ассамблеи всего лишь один пример такого результата, а именно: снижение уровня черепно-мозговых травм в результате аварий с участием мотоциклов — самого популярного личного транспортного средства во Вьетнаме.

По состоянию на октябрь 2005 года во Вьетнаме насчитывалось примерно 16 млн. зарегистрированных мотоциклистов, то есть мотоцикл был у каждого пятого вьетнамца. В 2005 году дорожные происшествия с участием мотоциклистов составляли 70 процентов от общего числа, и 88 процентов связанных с ними смертных случаев приходились на долю черепно-мозговых травм. По данным больницы Чо Рай, самой большой больницы в самом крупном и наиболее населенном городе страны Хошимине, 85 процентов пациентов в результате дорожно-транспортных происшествий составляли мотоциклисты. Почти 74 процентам лиц, попавших в больницу, был поставлен диагноз «черепно-мозговая травма».

Поэтому правительство Вьетнама решило, что одним из главных приоритетов его политики в этой области должно быть обеспечение безопасности

мотоциклистов посредством ношения ими шлемов. Были применены все возможные средства, включая мероприятия по просвещению, пропагандистские кампании, укрепление правопорядка, для популяризации практики ношения шлема. Подлинным прорывом стало утверждение постановления правительства № 32, согласно которому начиная с 15 декабря 2007 года ношение шлема является обязательным на всех дорогах во Вьетнаме. Прошедшие с того момента три с половиной месяца представляются очень коротким сроком, и я не располагаю за этот период конкретными цифрами, свидетельствующими об улучшении положения в области дорожной безопасности. Однако отмечая, как строго соблюдается это постановление по всей стране, я могу заверить Ассамблею в заметном и значительном снижении уровней смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Заслуга в этом принадлежит многим сторонам: правительству с его политической волей; населению, уровень информированности которого повысился, а также улучшилось положение с соблюдением им законов; частному сектору, который, хотя только начал действовать в этой области, но работает весьма энергично; народным организациям с их новаторским и гибким участием.

И последнее, но не менее важное: иностранному фактору отведена здесь исключительно значимая роль. В последние годы мы работали в тесном контакте со многими международными партнерами и получили от них полезную финансовую и техническую помощь, среди них Всемирный банк, Азиатский банк развития, Шведское агентство по сотрудничеству в области международного развития и ВОЗ, если называть лишь несколько. Многие неправительственные организации и организации гражданского общества, включая Азиатский фонд по предотвращению травматизма, «Хандикап интернэшнл», Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца и входящие в нее французские и американские общества играют активную роль во Вьетнаме, обеспечивая плодотворное сотрудничество и помощь для нас. Только в рамках кампании по ношению шлема, о которой я только что говорил, органично сотрудничали многие международные организации и отдельные лица, наиболее примечательные из которых — Глобальная инициатива в области безопасности дорожного движения, Азиатский фонд по

предотвращению травматизма и кинозвезда Мишель Еоу, посол доброй воли Международной автомобильной федерации.

Позвольте мне воспользоваться этой возможностью для того, чтобы выразить глубокую благодарность правительству и народа Вьетнама международному сообществу за его замечательный вклад в решение проблем дорожного движения в стране. В этой связи я хотел бы также выразить нашу признательность и поддержку правительству Российской Федерации за предложение принять в 2009 году первую глобальную конференцию на уровне министров по безопасности дорожного движения и заявить, что мы надеемся на положительные практические результаты этого важного форума.

Заглядывая в будущее, мы хотели бы отметить, что безопасность дорожного движения остается вопросом, чреватым гигантскими проблемами и требующим глобальных согласованных усилий. Вьетнам привержен наращиванию своей деятельности по разработке и эффективному осуществлению программ и планов действий по обеспечению дорожной безопасности. При этом мы будем опираться на «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» и проект резолюции по повышению глобальной безопасности дорожного движения, который, как я надеюсь, Ассамблея примет на своей текущей сессии в качестве рамок для достижения поставленной цели сокращения на 5–7 процентов смертности в результате дорожно-транспортных аварий к 2010 году, согласно решению № 259, которое наш премьер-министр подписал ранее в этом месяце, а именно 4 марта 2008 года. Мы искренне надеемся на то, что Вьетнам может и впредь рассчитывать на столь необходимые сотрудничество и помощь со стороны международного сообщества.

**Г-жа Сахуссарунгси** (Таиланд) (*говорит по-английски*): Я хотела бы присоединиться к выступившим до меня представителям и выразить признательность Председателю за то, что он обратил внимание Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят второй сессии на исключительно важный вопрос безопасности дорожного движения во всем мире. Я хотела бы воздать должное Оману за его давнюю приверженность безопасности дорожного движения во всем мире. Моя делегация также выражает признательность правительству Российской Федерации за его руководящую роль в организации

самой первой глобальной конференции высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения, запланированной на 2009 год. Предстоящая конференция высокого уровня действительно повысит уровень внимания и информированности международного сообщества в отношении кризиса в вопросе безопасности дорожного движения во всем мире. Это вполне обоснованно, ибо ежегодно на дорогах мира погибают более 1,2 миллиона людей и более 50 миллионов получают травмы.

Моя делегация твердо убеждена в том, что, несмотря на опустошительную природу этой глобальной эпидемии, в результате которой погибают люди в масштабах, сопоставимых с малярией и туберкулезом, смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить и уменьшить посредством энергичных и постоянных усилий всех участников как на национальном, так и на международном уровнях.

В настоящее время дорожные аварии являются во всем мире основной причиной смертности детей и молодежи в возрасте от 10 до 24 лет. Тревогу вызывает тот факт, что более половины жертв дорожно-транспортных происшествий в мире составляют люди, входящие в возрастную группу 15–44 лет, т.е. в ключевую группу тех, кто зарабатывает на жизнь и растит детей. Согласно прогнозам «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», если не будет принято никаких существенных мер, к 2020 году уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с низким и средним уровнем доходов вырастет на 80 процентов. Усиливающийся эффект смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий может привести к катастрофическим последствиям и создать серьезную угрозу семьям, повлечь за собой истощение людских ресурсов и усугубить социально-экономические потери стран в целом. Экономическое бремя, которое несут страны с развивающейся экономикой в результате этого кризиса, достигает ежегодно 1–2 процентов валового внутреннего продукта большинства стран. В странах с низким и средним уровнем доходов объем ежегодных издержек, связанных с дорожными авариями, оценивается в 65–100 млрд. долл. США. Это впечатляющие цифры, поскольку такие экономические потери могут оказать негативное влияние на усилия многих стран в области социально-экономического развития.

В связи с этим я хотел бы выразить признательность Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), которая взяла на себя роль координатора по безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций. В докладе Генерального секретаря, содержащемся в документе A/62/257, подготовленном ВОЗ, убедительно отражен прогресс, достигнутый в области улучшения различных аспектов безопасности дорожного движения. Особенно важно сотрудничество между региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и другими специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций и ее международными партнерами, направленное на осуществление резолюций 58/289 и 60/5 Генеральной Ассамблеи, а также рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Другие важные и полезные меры предусматривают проведение многочисленных информационно-пропагандистских кампаний и агитационных мероприятий, разработку руководств, пропагандирующих надлежащие правила сбора данных и проведения исследований, касающихся травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Столь широкое участие многосторонних партнеров и принятые ими меры будут способствовать успеху наших усилий по преодолению всемирного кризиса в области безопасности дорожного движения.

Таиланд придает большое значение проблеме безопасности дорожного движения и ежедневно сталкивается с невосполнимыми людскими потерями. В 2003 году дорожно-транспортные происшествия в Таиланде привели к гибели 14 012 человек и к 79 692 случаям травматизма. Уровень смертности и травматизма достигали своего пика во время празднования Нового года в январе и в период Сонгкрана — традиционного празднования тайского нового года в апреле. Большинство людей, получивших травмы, — мотоциклисты. Примерно 30 процентов дорожно-транспортных аварий связано с алкогольным опьянением. Поэтому проблема безопасности дорожного движения занимает важное место в нашей национальной повестке дня. Оперативный центр безопасности дорожного движения, которым руководит заместитель премьер-министра, был создан в 2003 году в качестве головного учреждения по надзору за безопасностью дорожного движения и по координации усилий различных отраслей в этой области на основе комплексного подхода, направ-

ленного на предотвращение и сокращение количества дорожных аварий и на повышение норм безопасности дорожного движения посредством осуществления национальной стратегии Таиланда в области безопасности дорожного движения.

Стратегия охватывает пять компонентов: во-первых, обеспечение соблюдения законов; во-вторых, осуществление инженерно-технических работ, направленное на улучшение состояния дорог; в-третьих, информационно-просветительские мероприятия и участие в них; в-четвертых, услуги по оказанию экстренной медицинской помощи; и, в-пятых, оценку. Центр также разрабатывает и осуществляет план действий, поощряет сотрудничество со стороны правительственных специализированных учреждений, частных организаций, неправительственных организаций и гражданского общества. Успешные ключевые мероприятия включают в себя кампанию «Не садись за руль в нетрезвом состоянии», кампанию по поощрению ношения защитных шлемов, введение обязательных требований по использованию ремней безопасности и соблюдению ограничений скорости, а также поощрение участия общин в информационно-просветительской деятельности среди населения. Благодаря всесторонним неустанным усилиям ежегодный уровень смертности в результате дорожных травм сократился с 14 012 случаев в 2003 году до 12 492 случаев в 2007 году и резко уменьшилось число жертв в период празднования Сонгкрана: с 848 смертных случаев и 52 058 пострадавших до 361 смертного случая и 4805 травмированных в 2007 году.

Таиланд считает, что сотрудничество на региональном и международном уровнях в области глобальной безопасности дорожного движения может в значительной мере содействовать успеху нашего общего дела. Поэтому Таиланд участвует во многих форумах и выполняет их рекомендации, включая резолюции Организации Объединенных Наций, «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также Пномпеньскую декларацию министров о безопасности дорожного движения в странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

Таиланд провозгласил 2004 год Годом безопасности дорожного движения и организовал раз-

личные мероприятия с целью участия в Глобальной кампании ВОЗ по повышению безопасности дорожного движения. В апреле 2007 года в Таиланде проходила Неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в ходе которой первоочередное внимание уделялось молодым участникам дорожного движения. Кроме того, Таиланд совместно с другими членами Азиатского диалога сотрудничества принимал участие в проведении Дня безопасности дорожного движения Азиатского диалога сотрудничества (АДС). Он отмечался 25 апреля 2007 года и стал частью кампании Организации Объединенных Наций по пропаганде недели безопасности дорожного движения. На региональном уровне АСЕАН разработал рассчитанную на пять лет региональную стратегию и план действий АСЕАН по безопасности дорожного движения (2005–2010 годы). Они ставят себе целью укрепить сотрудничество в регионе и обеспечить более безопасную эксплуатацию дорог.

Нехватка финансовых ресурсов является для многих стран серьезным препятствием на пути их усилий по повышению безопасности дорожного движения. Мобилизация ресурсов — это задача, которая заслуживает более пристального внимания со стороны международного сообщества. В связи с этим Таиланд приветствует прогресс в работе Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, созданного в 2006 году, который уже получил из многих источников финансирование в целях поддержки усилий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

В завершение я хотел бы отметить, что, хотя достижение глобальной безопасности дорожного движения остается трудной задачей, все же на национальном и международном уровнях достигнут значительный прогресс. Мы имеем дело с проблемой, которая касается как здоровья людей, так и экономического развития, поэтому необходимы совместные усилия всех секторов общества и мирового сообщества в целом, направленные на принятие мер, содействующих более безопасной эксплуатации дорог во имя общего блага.

**Г-н Никитов** (Украина) (*говорит по-английски*): Прежде всего, моя делегация хотела бы присоединиться к заявлению, с которым ранее выступила делегация Словении от имени Европейского союза.



Мы хотели бы выразить признательность Секретариату за доклад Генерального секретаря, представленный в соответствии с пунктом 46 повестки дня, озаглавленным «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», который содержит обновленные данные о ходе выполнения рекомендаций, изложенных в резолюции 60/5 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

Украина надеется, что общие пропагандистские усилия, прилагаемые в последнее время на международном уровне, помогают осведомленности в вопросах безопасности дорожного движения на национальном и международном уровнях.

В последние десятилетия характерной особенностью развития в мире является быстрый индустриальный рост, основанный на прогрессе в технологиях. Несомненно, характерной особенностью мирового развития является также развитие машиностроения. В результате мировой парк автомобилей постоянно растет.

Позитивное воздействие этого процесса на развитие общества бесспорно. Однако он также несет с собой значительную опасность. По мере распространения различных видов транспорта увеличивается и вероятность связанных с несчастными случаями людских и материальных потерь.

Гибель людей в результате автомобильных аварий и дорожно-транспортного травматизма представляет собой серьезную и усиливающуюся угрозу для здоровья мирового населения. До сих пор безопасность дорожного движения не относилась к числу целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), и зачастую не включалась в программы устойчивого экономического развития.

На пути обеспечения и поддержания режимов безопасности дорожного движения имеются очевидные препятствия. Низкий технический потенциал многих стран и нехватка квалифицированных специалистов в этой области замедляют разработку и внедрение эффективных стратегий и программ в отношении дорожной безопасности. В результате глобальные проблемы безопасности на дорогах зачастую отсутствуют в перечне приоритетных проблем общественного здоровья применительно к национальным или региональным стратегиям. Скудность инвестиций в дорожную инфраструктуру

также ведет к росту числа погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий.

Поэтому мы призываем все заинтересованные стороны активизировать техническую и финансовую помощь в укреплении и совершенствовании сотрудничества в области дорожной безопасности с учетом потребностей тех, кто подвергается наибольшему риску. Развитие здоровой дорожной инфраструктуры может также обеспечить более широкие возможности в плане занятости, подготовки персонала и улучшения здоровья общества. Оно приведет к увеличению иностранных инвестиций в экономику.

Если говорить конкретно о моей стране, то Украина сталкивается со многими проблемами и угрозами, связанными с глобальным кризисом дорожного движения. В последнее время мы отмечаем значительный рост дорожно-транспортного травматизма в результате несчастных случаев на дорогах. Хотел бы сообщить членам Ассамблеи о том, что в ответ на эту угрозу президент Украины г-н Виктор Ющенко и правительство моей страны вышли с инициативой по принятию законодательства, направленного на то, чтобы свести к минимуму число дорожно-транспортных происшествий и уменьшить число травм и случаев гибели людей.

Мы будем и впредь делать все возможное для повышения уровня ответственности за нарушение правил дорожного движения и для создания эффективной государственной системы повышения безопасности дорожного движения. В этой связи Украина приветствует соответствующие положения рассматриваемого нами проекта резолюции (A/62/L.43) и в качестве одного из его авторов надеется на его эффективное осуществление, особенно на уровне региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

**Г-н Сен** (Индия) (*говорит по-английски*): Мы благодарим Генерального секретаря за его записку, препровождающую очень полный и полезный доклад Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о глобальном кризисе в области дорожного движения (A/62/257), подготовленный в соответствии с резолюцией 60/5 от 26 октября 2005 года. Мы хотели бы также выразить признательность делегации Омана за ее постоянные усилия в поддержку этого пункта повестки дня.

Индия придает большое значение решению проблемы безопасности дорожного движения. Индия имеет одну из самых больших в мире сетей автомобильных дорог — протяженностью более 3,3 млн. км. С начала века темпы роста дорожного движения превышают более 10 процентов в год. Кроме того, доля автодорожного движения в общем объеме движения стабильно растет: сейчас на автодорожное движение приходится 65 процентов грузовых и 86 процентов пассажирских перевозок. Эта проблема усугубляется тем, что, хотя наши шоссе дороги национального значения составляют приблизительно лишь 2 процента от всех дорог, на них приходится 40 процентов общего автомобильного движения, что приводит к очень большой плотности движения.

Индия также отдает себе отчет в серьезном росте числа несчастных случаев на дорогах и в их последствиях для здоровья нации. Индия активно работает над повышением безопасности дорожного движения и уменьшением пагубных последствий дорожно-транспортных происшествий. В соответствии с рекомендацией, содержащейся в докладе ВОЗ, Индия уже определилась с учреждением, которое должно играть ведущую роль в решении вопросов дорожной безопасности. Ответственность за выработку стратегии безопасности дорожного движения была возложена на Департамент автотранспорта и шоссе дорог Индии. Он разрабатывает стандарты дорожной безопасности в качестве национальной политики обеспечения дорожной безопасности и занимается подготовкой и реализацией ежегодного плана по безопасности дорожного движения. Кроме того, он собирает, компилирует и анализирует данные о дорожно-транспортных происшествиях и принимает меры по воспитанию в стране культуры дорожной безопасности за счет организации различных просветительских кампаний совместно с гражданским обществом.

По мнению Индии, безопасность дорожного движения имеет три аспекта: машиностроение, контроль и образование; мы принимаем меры по всем трем аспектам. Был создан специальный Комитет по безопасности дорожного движения и регулированию движения, и сейчас рассматривается его доклад. Индия присоединилась к принятому в 1998 году соглашению Всемирного форума по согласованию правил в отношении автотранспортных средств в целях применения самой передовой меж-

дународной практики применительно к нормам безопасности, связанным с автомобилями. Во многих районах страны теперь выдаются водительские удостоверения и автомобильные регистрационные сертификаты с использованием технологии «смарт кард». Пересматриваются и обновляются старые законы и правила.

Периодически организуются широкие общественно-пропагандистские кампании с участием неправительственных организаций и других заинтересованных сторон. Организуются ежегодные недели безопасности дорожного движения; девятнадцатая неделя безопасности дорожного движения прошла недавно, с 1 по 7 января 2008 года, под лозунгом «Осторожен будь в пути! Не гони!». Каждый год присуждаются награды тем учреждениям и лицам, которые внесли полезный вклад в обеспечение безопасности дорожного движения.

Хотя многие вопросы, связанные с повышением безопасности дорожного движения и усилиями по снижению дорожного травматизма, эффективнее всего решаются национальными и местными властями, в докладе ВОЗ справедливо подчеркивается важность содействия международному сотрудничеству в этом плане. Развивающиеся страны больше всех испытывают на себе воздействие дорожно-транспортных происшествий, и поэтому следует постоянно подчеркивать настоятельную необходимость в активизации международного сотрудничества для оказания развивающимся странам помощи в действенном решении проблем дорожной безопасности.

Укрепление потенциала, техническая помощь, обмен передовым опытом, информационно-пропагандистская работа — вот некоторые из областей, в которых требуется расширение сотрудничества с учетом потребностей развивающихся стран. В этой связи мы отдаем должное усилиям ВОЗ и региональных комиссий Организации Объединенных Наций, особенно Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

Огромное значение имеет также мобилизация финансовых ресурсов в помощь усилиям развивающихся стран. Хотя в докладе ВОЗ отмечаются некоторые возможности по финансированию, они далеко не соответствуют масштабам проблемы, и эту деятельность необходимо срочно активизировать, особенно в том, что касается поддержки стра-

новых программ. Мы также должны понимать, что не всегда целесообразно использовать во всем мире стандарты, которые были, возможно, разработаны в каком-то одном регионе, и что в связи с этим необходимо учитывать особые условия в разных районах мира.

На этом фоне мы решительно поддерживаем призывы к проведению международной конференции по безопасности дорожного движения во всем мире под эгидой Организации Объединенных Наций в целях укрепления международного сотрудничества в этой важной области. Мы тепло приветствуем и благодарим правительство Российской Федерации за его инициативу организовать у себя в стране в 2009 году, обеспечив необходимую финансовую поддержку, первую глобальную конференцию высокого уровня (на уровне министров), посвященную вопросам безопасности дорожного движения. Надеемся, что эта инициатива придаст необходимый импульс созыву в будущем конференции Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения.

В заключение я хотел бы выразить удовлетворение тем, что у Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения слова не расходятся с делом: организации, являющиеся участниками этого Сотрудничества, включая Организацию Объединенных Наций, повышают безопасность своего автопарка. Это новаторский подход, который могли бы перенять и крупные корпорации.

**Г-жа Айтимова (Казахстан)** (*говорит по-английски*): Мы очень признательны за возможность принять участие в сегодняшней дискуссии по этой очень специфической и важной проблеме. Прежде всего я хотела бы поблагодарить Генерального секретаря за представление доклада по проблеме безопасности дорожного движения во всем мире, содержащегося в документе A/62/257. Мы также благодарны постоянным представительствам Омана и Российской Федерации за подготовку проекта резолюции (A/62/L.43) о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Моя страна рада возможности присоединиться к числу соавторов представленного нам проекта резолюции.

Мы очень обеспокоены тем, что во многих странах растет уровень травматизма и смертности в результате дорожных происшествий и что при этом

погибают люди, входящие в самые продуктивные возрастные группы. Статистика, свидетельствующая о том, что ежегодно свыше миллиона человек гибнет и 50 миллионов человек получают травмы в ходе дорожно-транспортных происшествий, заставляет нас на международном уровне заниматься этой проблемой наряду с такими вопросами, как пандемия ВИЧ/СПИДа и судьба жертв вооруженных конфликтов. Однако, несмотря на мрачную статистику, эта проблема разрешима. Многие страны успешно справились с ней, выделив дополнительные финансовые средства на улучшение инфраструктуры. Некоторые меры требуют лишь готовности к действию со стороны правительства — например, принятия соответствующего законодательства, касающегося личной ответственности за безопасность вождения.

Казахстан полностью разделяет глобальную обеспокоенность в связи с кризисом в области безопасности дорожного движения. Мы приветствуем проект резолюции, представленный на рассмотрение Ассамблеи, который призван заложить основу для дальнейших согласованных усилий международного сообщества, направленных на сокращение показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Наши последние национальные статистические данные вызывают тревогу. В 2007 году почти 24 000 человек стали жертвами дорожно-транспортных происшествий. Почти 4500 человек погибли, и около 19 000 человек получили травмы. Причинами такой страшной статистики стали все пять факторов риска, о которых говорится в обсуждаемом проекте резолюции. Огромная площадь территории страны, небольшая численность населения и неравномерное распределение населенных пунктов — что делает работу по уходу за инфраструктурой очень дорогостоящей — являются дополнительными отрицательными факторами.

Тем не менее в своем ежегодном обращении к народу Казахстана президент страны Нурсултан Назарбаев поставил задачу развития дорожной инфраструктуры и введения мировых стандартов дорожного хозяйства в один ряд с приоритетными национальными целями. Недавно правительство Казахстана утвердило национальную стратегию развития транспорта на период 2006–2015 годов, предполагающую выделение бюджетных ассигнований в размере 26 млрд. долл. США на улучшение транспортной инфраструктуры.

Мы принимаем также ряд мер по борьбе с негативными последствиями дорожных происшествий. В настоящее время парламент Казахстана пересматривает законодательство о повышении ответственности за небезопасное управление автомобилем и об улучшении системы оказания первой медицинской помощи. Кроме того, наша страна установила партнерские отношения с такими организациями, как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Эти партнерства позволяют нам изучать положительный опыт и перенимать передовую практику.

Мы хотели бы также выразить нашу всемерную поддержку данному проекту резолюции, положения которого соответствуют намерению Казахстана сделать дорожную безопасность одним из факторов устойчивого развития нашей страны. Мы приветствуем решение Российской Федерации провести у себя первую глобальную министерскую конференцию высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения и выделить на ее проведение необходимые финансовые средства.

**Г-жа Картер-Фостер** (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Ежегодно по всему миру 1,2 миллиона человек гибнут на дорогах, т.е. более 3000 человек в день, что сопоставимо с показателями смертности от малярии или туберкулеза, и от 30 до 50 миллионов человек получают травмы или становятся инвалидами. Большая часть смертельных случаев и травматизма приходится на развивающиеся страны, где в результате этого существенно снижаются доходы семей и национальные доходы, на 1 процент и более сокращается объем валового национального продукта, а совокупные издержки превышают общий объем помощи в целях развития.

Жертв в результате дорожно-транспортных происшествий можно избежать. Мы не должны воспринимать их как неизбежные и не должны относиться к дорожным происшествиям и связанным с ними человеческим жертвам как к той цене, которую мы платим за возможность передвижения или за экономический рост и развитие. Здесь важно вспомнить тему проведенной в 2007 году Организацией Объединенных Наций Глобальной недели за безопасность дорожного движения во всем мире: «Безопасные дороги — результат целенаправленных усилий».

Соединенные Штаты поддерживают представленный проект резолюции (A/62/L.43), в котором содержится призыв провести конференцию на уровне министров, посвященную вопросам безопасности дорожного движения, чтобы привлечь внимание общественности к этой проблеме и вынести проблему показателей смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а также связанных с этим затрат на обсуждение в рамках международного диалога о конкретных мерах, которые все страны должны принять для сокращения масштабов этого бедствия по всему миру. Наша страна уже сделала в поддержку рекомендаций, содержащихся во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», и мы будем продолжать эту работу.

С годами мы далеко продвинулись в развитии человеческого общества и технического прогресса, что помогает нам сокращать показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Тем не менее ежегодно в результате автомобильных аварий на дорогах нашей страны погибают 43 000 человек. Благодаря прогрессу в развитии человека и научно-техническому прогрессу разработаны эффективные стратегии предотвращения аварий и сокращения гибели людей и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Мы готовы поделиться этим опытом с теми, кто мог бы использовать его в Соединенных Штатах и по всему миру.

Сокращение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий дается нелегко и не происходит быстро. Соединенным Штатам потребовались десятилетия для того, чтобы остановить этот процесс, который достиг пика в конце 1960-х годов. Для строительства более безопасных дорог и создания более безопасных автомобилей требуется время, равно как для обучения и подготовки и водителей, и пешеходов. Такие правительственные учреждения Соединенных Штатов, как Национальная администрация безопасности движения, центры по контролю над заболеваниями и их профилактике, а совсем недавно — Государственный департамент — работают над эффективным обеспечением дорожной безопасности. Кроме того, на неправительственном уровне важную роль в наращивании усилий по решению этой проблемы играет деятельность активных и заинтересованных неправительственных организаций.

Безопасность дорожного движения влияет на здоровье людей, коммерцию, транспорт и торговлю. Это важный аспект экономического развития, равно как проблема безопасности глобального масштаба. Конференция на уровне министров позволит положить начало сотрудничеству, которое необходимо правительствам для того, чтобы вместе с международным сообществом, включая партнеров в неправительственном и в частном секторах, сократить показатели гибели людей и травматизма на дорогах. Работая под руководством Всемирной организации здравоохранения и в тесном сотрудничестве с национальными министерствами здравоохранения, транспорта, образования и другими организациями, а также с частным сектором, объединив свои усилия, мы сможем добиться большего успеха, мерилom которого будут тысячи сохраненных жизней.

**Г-н Зинсу (Бенин)** (*говорит по-французски*): Прежде всего я хотел бы поблагодарить Председателя за созыв сегодняшнего заседания, посвященного повышению безопасности дорожного движения во всем мире, для обсуждения содержательного доклада (A/62/257), представленного Генеральным секретарем. Это очень важный вопрос, который затрагивает жизнь людей в каждой стране мира. Дорожное движение порождает опасности, в особенности аварии и связанные с ними травмы.

В Бенине состояние транспортной инфраструктуры, прежде всего дорог, приводит к быстрому износу автомобилей. Не соответствующие нормам и неадекватные дорожные знаки и неспособность отвечать техническим стандартам для ремонта изношенных машин наряду с невыполнением основных правил дорожного движения вследствие отсутствия дисциплины и опасного поведения участников дорожного движения, — все это факторы, повышающие риск нарушений по вине человека. Кроме того, неадекватный доход ведет к чрезмерной эксплуатации и плохому техническому обслуживанию автомобилей. Вот некоторые факторы, которые существенно повышают риск серьезных дорожно-транспортных происшествий в таких странах Юга, как Бенин.

Кроме того, шансы на выживание в серьезной автомобильной катастрофе, требующей безотлагательного вмешательства, практически равны нулю в таких странах, как моя. Это объясняется, в частности, расстоянием до больницы, отсутствием на местах механизмов оперативного реагирования, отсут-

ствием квалифицированного персонала и многими другими усугубляющими ситуацию обстоятельствами, которые в совокупности определяют судьбу жертв дорожно-транспортных происшествий.

Дорожное движение по внутренним дорогам, связывающим крупные административные районы страны, уносит жизни многих среди тех, кто живет вдоль них. Бесконечный поток транзитных машин собирает обильную жатву, если говорить о жертвах таких аварий.

Повышение мобильности людей и товаров является одним из главных элементов нашей стратегии национального роста для сокращения нищеты, принятой правительством Бенина в апреле прошлого года. Она включает в себя национальную стратегию повышения безопасности дорожного движения. Правительство намерено обеспечить надлежащее техническое обслуживание существующих дорожных сетей и также улучшить управление дорожной безопасностью и защиту от ущерба, наносимого движением, с учетом шума, загрязнения воздуха и физического риска для участников дорожного движения. Мы также стремимся укрепить область управления окружающей средой и дорожной безопасностью на основе повышения контроля за чреватых рисками поведением.

Можно лишь приветствовать то внимание, которое Группа развития Организации Объединенных Наций уделяет повышению дорожной безопасности. Это область, в которой сотрудничество между транспортным сектором, сектором здравоохранения и сектором безопасности может эффективно содействовать уменьшению риска, с которым сталкиваются участники дорожного движения, и содействовать предотвращению аварий и травматизма, а также лечению травм при необходимости.

Помимо мероприятий по повышению информированности, особое внимание следует уделять содействию необходимым инвестициям для улучшения транспортной инфраструктуры и укрепления потенциала сектора здравоохранения в плане оказания чрезвычайных услуг и лечения в связи с травмами. Ясно, что проведение строгой политики контроля за дорожным движением со стороны служб безопасности имеет огромное значение в таких развивающихся странах, как Бенин.

В этой связи мы приветствуем учреждение Всемирным банком Глобального механизма по во-

просам безопасности дорожного движения, целью которого является сокращение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с низким или средним уровнем доходов, как наша страна. Мы приветствуем усилия стран, делающих взносы в этот Механизм, и приглашаем тех, кто имеет промышленность по производству автомобилей, вносить в него регулярные взносы.

Вопрос о финансировании этого механизма должен рассматриваться как исключительно важный на конференции высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения. Важно, чтобы особое внимание уделялось дорожному движению в развивающихся странах в рамках комплексного подхода к разработке эффективных стратегий содействия дорожной безопасности. Не менее важным было бы определение функциональных механизмов для мобилизации средств, необходимых для претворения в жизнь этих стратегий.

Моя делегация поддерживает этот проект резолюции, представленный Ассамблее. Мы надеемся, что его принятие и осуществление позволят нам обеспечить надлежащую подготовку и успех всемирной конференции в Москве, запланированной на 2009 год.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово Наблюдателю от Святого Престола.

**Г-н Сванепул** (Святой Престол) (*говорит по-английски*): Моя делегация хотела бы поблагодарить делегацию Омана за руководящую роль в рассмотрении этого важного вопроса и Российскую Федерацию — за ее великодушное предложение принять у себя в будущем году конференцию высокого уровня по вопросам дорожной безопасности.

Движение людей и товаров уходит глубоко корнями к самому раннему периоду человеческой истории. Появление новых технологий возвестило о все более активном движении народов и товаров на национальном и международном уровнях. В центре этого явления — человек, для которого как для изначально социального существа дороги и транспортные средства — не просто средства для перевозки товаров, а жизненно важный элемент содействия большему социальному взаимодействию через границы.

Сегодня дорожная безопасность затрагивает не только народы в развитом мире; она затрагивает всех, независимо от географического местонахождения или экономического статуса. К сожалению, этот глобальный рост масштабов передвижения сопровождался прискорбным увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, связанных с автомобилями, что ведет к материальному ущербу, травмам и гибели людей. Тот факт, что более 3000 человек умирают ежедневно в результате дорожно-транспортных происшествий и что сопутствующий им травматизм имеет место почти каждые 6 секунд, показывает, что необходимость повышения дорожной безопасности по праву стала вопросом, вызывающим международную озабоченность.

Эта проблема требует от руководителей на местном, национальном и международном уровнях принятия более активных мер по обеспечению безопасности на дорогах, с тем чтобы повышение мобильности человека не происходило за счет жизни самих людей. Такие меры могут быть эффективными только в том случае, если они пользуются поддержкой в виде необходимых политических, социальных и экономических инвестиций.

Хотя технические меры необходимы для решения проблемы дорожной безопасности, акцент должен быть сделан на человеческом факторе. Люди склонны приписывать дорожные аварии плохой инфраструктуре, технике или дорожным условиям. Однако подавляющее большинство автомобильных аварий и случаев гибели людей непосредственно связаны с поведением водителей, в частности, с повышением скорости, агрессивным вождением, вождением в нетрезвом виде или в состоянии наркотического опьянения, и с различными ситуациями, связанными с отвлечением внимания водителей.

Кроме того, не только водители, но и пешеходы, должны соблюдать правила дорожной безопасности и проявлять должное внимание и осознанность в отношении других на дорогах.

Еще в 1956 году и совсем недавно в документе по дорожной безопасности прошлого года Святой Престол неизменно стремился просвещать водителей и других участников дорожного движения в отношении их обязательств и моральной ответственности, призывая их соблюдать правила движения, пределы скорости, пользоваться ремнями безопасности, не употреблять алкоголь и, по сути, прини-

мать все меры предосторожности, необходимые для безопасного дорожного движения.

Моя делегация приветствует принятие этой резолюции и ожидает, что эта тема будет обсуждаться и в будущем. Мы хотели бы заверить в неизменной приверженности Святого Престола оказанию помощи в повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

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

**Г-н Шульц** (Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) (*говорит по-английски*): Прошло 10 лет с тех пор, как Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФККП) посвятила отдельную главу своего ежегодного «Доклада о мировых катастрофах» безопасности дорожного движения. Это был первый поданный на международном уровне предупредительный сигнал, первый случай, когда кто-то сказал государствам планеты: осторожно, нам грозит новый серьезный кризис в плане общественного здоровья, который, если не принять безотлагательных, решительных и скоординированных мер, в очень скором времени приобретет масштабы бедствия.

Сегодня, в году 2008, дорожные аварии стоят в одном ряду с такими убийцами в глобальных масштабах, как туберкулез и малярия, и являются основной причиной смерти людей в возрасте 15-50 лет, главным образом в странах с низкими и средними доходами населения. И это несмотря на то, что наиболее важные меры, которые надлежит принимать, хорошо известны. Информация о них доступна и ее легко скачать с Интернета. Эти меры перечислены во «Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». Поэтому встает вопрос: почему в этой области не заметно никакого прогресса, который, однако, столь необходим?

Начать следует с констатации того факта, что из-за отсутствия надежных статистических данных масштабность данной проблемы серьезно недооценивается и, помимо причиненных ею человеческих страданий, по-прежнему в значительной степени не

подсчитаны социально-экономические издержки этого явления. Речь идет не только о новых дорогах и новых автомобилях; крайне важно позаботиться о том, чтобы дороги были оборудованы средствами обеспечения безопасности, а пользователи дорог проявляли чувство ответственности при вождении. Все страны, которым удалось снизить смертность на дорогах, добились этого за счет мер, изложенных во Всемирном докладе.

Именно такие срочные меры — эффективные в любом контексте — мы предусмотрели в «Практическом руководстве по безопасности дорожного движения: комплект материалов для национальных обществ Красного Креста и Красного Полумесяца». Это Практическое руководство, упоминающееся в пункте 19 доклада о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/62/257), станет подспорьем не только национальным обществам Красного Креста и Красного Полумесяца, но и более широкому гражданскому обществу в его работе с правительствами в целях активизации усилий по дальнейшему повышению безопасности дорожного движения. Данное Руководство было подготовлено совместно с Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения, которое базируется в нашем секретариате МФККП в Женеве.

Это Практическое руководство является инструментом проведения соответствующих мер. В нем содержится 20 четких рекомендаций, и оно доступно на четырех языках на веб-сайте Федерации: [www.ifrc.org](http://www.ifrc.org). В нем также признаются и с положительной стороны отмечаются усилия, прилагаемые для решения данной проблемы системой Организации Объединенных Наций, в частности создание в рамках Организации Объединенных Наций возглавляемого ВОЗ Сотрудничества в области безопасности дорожного движения, одним из участников которого является и МФККП.

Выпустив Руководство, мы в сотрудничестве с Глобальным партнерством по обеспечению безопасности дорожного движения теперь переходим ко второму этапу — к проведению повсюду в мире серии региональных практикумов. Первый из них состоится в середине мая 2008 года в Дохе. На них будет также подчеркиваться та особая роль, которую могут взять на себя национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, дополняя усилия официальных властей.

Международная информационно-пропагандистская деятельность в поддержку безопасности дорожного движения, которую мы ведем с 2004 года, проходит успешно, свидетельством чего являются нынешние прения. Однако до сих пор страны-доноры, за редким исключением, не включают проблематику обеспечения безопасности дорожного движения в свою международную стратегию сотрудничества в целях развития, хотя у себя в странах они считают ее одной из своих приоритетных задач. Так что в этом отношении предстоит еще немало сделать, чтобы добиться изменений к лучшему.

Общества Красного Креста и Красного Полумесяца и миллионы состоящих в их рядах добровольцев зачастую первыми прибывают на место того или иного дорожно-транспортного происшествия и оказывают помощь пострадавшим. Являясь их очевидцами, мы настоятельно призываем все правительства со всей серьезностью отнестись к масштабности этой проблемы и присоединиться к тем партнерским союзам, которые стремятся обратить вспять нынешнюю смертоносную тенденцию. Мы признательны Султанату Оман за его руководящую роль при составлении в текущем году проекта резолюции относительно повышения безопасности дорожного движения во всем мире и весьма высоко ценим и всецело поддерживаем идею проведения посвященной проблемам дорожной безопасности глобальной конференции на уровне министров, которую будет принимать у себя в предстоящем году Российская Федерация.

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

Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/62/L.43, озаглавленному «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Прежде чем принимать решение по этому проекту резолюции, я хотел бы объявить, что со времени его представления к числу соавторов присоединились следующие страны: Афганистан, Андорра, Кабо-Верде, Китай, Эстония, Казахстан, Мексика, Молдова, Черногория, Румыния, Шри-Ланка и Замбия.

Я предоставляю слово представителю Бразилии.

**Г-н Алвис** (Бразилия) (*говорит по-английски*): Бразилия хотела бы присоединиться к другим делегациям и тоже стать одним из авторов этой важной резолюции.

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/62/L.43?

*Проект резолюции принимается* (резолюция 62/244).

**Исполняющий обязанности Председателя** (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея желает на этом завершить рассмотрение пункта 46 своей повестки дня?

*Решение принимается.*

*Заседание закрывается в 12 ч. 50 м.*