



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited

4 April 2016

Russian

Original: English

Семидесятая сессия

Пункт 13 повестки дня

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Албания, Аргентина, Беларусь, Кабо-Верде, Хорватия, Израиль, Италия, Кыргызстан, Мексика, Мозамбик, Мьянма, Оман, Российская Федерация, Сингапур, Словакия, Сирийская Арабская Республика и Вьетнам: проект резолюции

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Генеральная Ассамблея,

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

рассмотрев записку Генерального секретаря, препровождающую доклад о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, и содержащиеся в нем рекомендации¹,

подтверждая свою резолюцию 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» от 25 сентября 2015 года, в которой она утвердила всеобъемлющий, рассчитанный на перспективу и предусматривающий учет интересов людей набор универсальных и ориентированных на преобразования целей и задач в области устойчивого развития, свое обязательство прилагать неустанные усилия для полного осуществления этой повестки дня к 2030 году, признание ею того, что ликвидация нищеты во всех ее формах и проявлениях, включая крайнюю нищету, является важнейшей глобальной задачей и одним из необходимых условий устойчивого развития, и свою приверженность обеспечению устойчивого развития во всех его трех компонентах — экономическом, социальном и экологическом — сбалансированным и комплексным образом, развитию успехов, достигнутых в реализации целей в области развития, сформулированных в Де-

¹ A/70/386.



кларации тысячелетия, и завершению работы, оставшейся незавершенной в контексте этих целей,

подтверждая также свою резолюцию 69/313 от 27 июля 2015 года, касающуюся Аддис-Абебской программы действий третьей Международной конференции по финансированию развития, которая является неотъемлемой частью Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, подкрепляет и дополняет ее, способствует адаптации предусмотренных в ней задач в отношении средств осуществления к конкретным стратегиям и мерам и в которой вновь подтверждается твердая политическая приверженность решению задачи финансирования устойчивого развития и создания благоприятных условий для этого на всех уровнях в духе глобального партнерства и солидарности,

напоминая, что цели и задачи в области устойчивого развития носят комплексный и неделимый характер и обеспечивают сбалансированность всех трех компонентов устойчивого развития, и признавая важность достижения целей, связанных с безопасностью дорожного движения, таких как цель 3.6, заключающаяся в том, чтобы к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, и цель 11.2, заключающаяся в обеспечении того, чтобы к 2030 году все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц,

отмечая, что по состоянию на середину Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) в подавляющем большинстве случаев смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий можно предсказать и предотвратить, и что, несмотря на некоторое улучшение положения во многих странах, в том числе в развивающихся странах, такие смертность и травматизм остаются одной из основных проблем в области здравоохранения и развития, которая имеет широкие социальные и экономические последствия, которые, если ими не заниматься, могут негативно сказаться на прогрессе в деле достижения Целей в области устойчивого развития,

признавая, что фактор человеческих страданий, в сочетании с ежегодными издержками для стран, составляющими от 3 до 5 процентов от их валового внутреннего продукта, превращает сокращение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в требующую безотлагательного решения приоритетную задачу в области развития и что инвестиции в обеспечение безопасности дорожного движения оказывают положительное влияние на здоровье населения и состояние экономики,

принимая во внимание, что проблема смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий представляет собой также вопрос социальной справедливости, поскольку именно представители малоимущих и уязвимых слоев населения чаще всего являются также уязвимыми участниками дорожного движения — это, в частности, пешеходы, велосипедисты, пользователи моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств и пассажиры, пользующиеся небезопасным общественным транспортом, — которые в

несоразмерно высокой степени страдают от дорожных аварий и подвержены риску таких аварий, что может привести к формированию порочного круга нищеты, усугубляемой потерей доходов; и напоминая, что цель политики в области безопасности дорожного движения должна заключаться в обеспечении защиты всех пользователей,

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

принимая во внимание важность укрепления институционального потенциала и продолжения международного сотрудничества, включая сотрудничество по линии Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество, сотрудничество между странами, которые совместно пользуются трансграничными дорогами, и сотрудничество между региональными и международными организациями, в целях дальнейшей поддержки усилий по повышению безопасности дорожного движения, особенно в развивающихся странах, и предоставления, в соответствующих случаях, поддержки для достижения целей Десятилетия действий и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года,

особо отмечая, что в то время как каждая страна несет главную ответственность за свое собственное экономическое и социальное развитие и что роль национальной политики и стратегий развития невозможно переоценить в контексте достижения Целей устойчивого развития, международное государственное финансирование играет важную роль в дополнении усилий стран по мобилизации государственных ресурсов на внутреннем рынке, особенно в наиболее бедных и наиболее уязвимых странах с ограниченными внутренними ресурсами,

выражая свою обеспокоенность тем, что, несмотря на стабилизацию показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире в период с 2013 года, число таких происшествий остается неприемлемо высоким и они являются одной из основных причин смертности и травматизма во всем мире, с учетом того, что в них ежегодно погибают более 1,25 миллиона человек и 50 миллионов человек получают травмы, причем 90 процентов случаев гибели людей и травматизма приходится на развивающиеся страны, а также будучи обеспокоена тем, что дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной гибели детей и молодых людей в возрасте 15–29 лет во всем мире,

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

выражая признательность правительству Российской Федерации за проведение у себя в стране первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве 19–20 ноября 2009 года и завершилась принятием Московской декларации², и правительству

² A/64/540, приложение.

Бразилии за проведение у себя в стране второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Бразилии 18–19 ноября 2015 года и завершилась принятием Бразилианской декларации, а также Оману за его роль в подготовке первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, проведенной 23–29 апреля 2007 года в ходе шестого совещания структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», состоявшегося в Маскате 27 и 28 февраля 2007 года,

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

признавая прогресс, достигнутый некоторыми государствами-членами в обеспечении всеобщего доступа к медицинскому обслуживанию на этапах оказания добольничной помощи, стационарного и постстационарного лечения и реабилитации и реинтеграции для жертв дорожно-транспортных происшествий и членов их семей,

призывая государства-члены поощрять многосторонние партнерства в целях обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, оказания первой помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий и аварий, профессиональной и общеобразовательной подготовки, особенно в развивающихся и наименее развитых странах,

признавая работу системы Организации Объединенных Наций, в частности ведущую роль Всемирной организации здравоохранения в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в создании, реализации и контроле за осуществлением различных аспектов Глобального плана для Десятилетия действий и приверженность Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Детского фонда Организации Объединенных Наций и Международной организации труда, наряду с другими подразделениями, делу поддержки этих усилий, а также усилий Всемирного банка и региональных банков развития, направленных на осуществление проектов и программ в области безопасности дорожного движения, в частности в развивающихся странах,

выражая признательность Всемирной организации здравоохранения за ее ведущую роль в предотвращении дорожно-транспортного травматизма и за ее роль в осуществлении возложенного на нее Генеральной Ассамблеей мандата на выполнение, в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, функций координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных

Наций³, а также в подготовке и обнародовании Глобального доклада о состоянии безопасности дорожного движения, 2015 год, — третьей публикации в серии докладов, преследующих цель отслеживания прогресса в течение Десятилетия действий, в соответствии с просьбой Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции 62/244 от 31 марта 2008 года, — и 180 государствам-членам, принявшим участие в обследовании,

выражая признательность также региональным комиссиям Организации Объединенных Наций за их работу по активизации деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и содействию укреплению политической приверженности делу обеспечения безопасности дорожного движения, и усилия, направленные на постановку целей снижения показателей дорожно-транспортного травматизма и смертности на региональном и национальном уровнях, высоко отмечая в частности деятельность Европейской экономической комиссии по разработке глобальных правовых документов в области безопасности дорожного движения, включая международные конвенции и соглашения, технические стандарты, резолюции и рекомендации по надлежащей практике, а также по сопровождению 58 глобальных и региональных правовых документов, которыми устанавливаются общепринятые правовые и технические рамки для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок,

особо отмечая роль структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», являющейся консультативным механизмом для содействия международному сотрудничеству в области безопасности дорожного движения,

отмечая работу двух групп экспертов Европейской экономической комиссии, а именно по дорожным знакам и сигналам и по дорожной безопасности на железнодорожных переездах, и признавая непрерывные усилия Всемирного форума по согласованию правил в отношении автотранспортных средств, призванные обеспечить модификацию норм в отношении транспортных средств в целях повышения безопасности их эксплуатации,

с одобрением отмечая проект Европейской экономической комиссии, осуществляемый в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана, Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна и Экономической комиссией для Африки в рамках Счета развития Организации Объединенных Наций и направленный на укрепление национального потенциала управления в области безопасности дорожного движения отдельных стран,

принимая к сведению подготовленное региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта и Международным союзом железных дорог исследование, которое озаглавлено «Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт» и в котором дается реальная картина положения в сфере безопасности дорожного движения на пяти континентах, представлены передовые методы и не только определены проблемы безопасности дорожного движения, но и предлагаются их решения,

³ См. резолюцию 58/289.

принимая к сведению также Руководство Международной морской организации/Международной организации труда/Европейской экономической комиссии по укладке грузов в грузовые транспортные единицы, которое вступило в силу в 2015 году и призвано повысить безопасность при погрузке и выгрузке контейнеров и сократить число инцидентов на различных видах транспорта, связанных с ненадлежащей укладкой грузов,

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

приветствуя учреждение Консультативной группы высокого уровня по устойчивому транспорту и назначение Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, при поддержке со стороны секретариата Европейской экономической комиссии, в качестве эффективного инструмента для мобилизации стойкой политической приверженности обеспечению безопасности дорожного движения путем содействия соблюдению правовых документов Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и повышению осведомленности о них, обмена информацией о передовых видах практики посредством участия в глобальных и региональных конференциях и мобилизации средств на цели обеспечения безопасности дорожного движения,

отмечая приверженность государств и гражданского общества обеспечению безопасности дорожного движения, о которой свидетельствует их участие в неделях безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, в том числе в проведении третьей Недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (4–10 мая 2015 года), в ходе которой внимание было акцентировано на тяжелом положении детей на дорогах мира в интересах выработки мер по более эффективному обеспечению их безопасности, включая, в частности, принятие Декларации детей по вопросам безопасности дорожного движения,

отмечая также неизменную приверженность государств-членов и гражданского общества обеспечению дорожной безопасности, находящую проявление в ежегодном проведении ими в третье воскресенье ноября Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий,

отмечая далее, что создание базовых условий и предоставление основных услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств, признавая при этом, тем не менее, что существует общая обязанность продвигаться по пути к миру, свободному от дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами, и что для решения проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, необходимо многостороннее сотрудничество между государственным и частным секторами, научными кругами, профессиональными организациями, неправительственными организациями и средствами массовой информации,

1. *предлагает* государствам-членам и международному сообществу активизировать сотрудничество как на национальном, так и на международном уровне с целью достижения амбициозных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁴;

2. *одобряет* Бразилианскую декларацию, принятую на второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Бразилиа 18 и 19 ноября 2015 года;

3. *рекомендует* Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат III), принимая во внимание, что большинство дорожно-транспортных происшествий, в которых люди гибнут или получают травмы, происходят в городских районах, уделить надлежащее внимание вопросам безопасности дорожного движения и доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологически чистым видам общественного транспорта и немоторизованным транспортным средствам, уделив при этом особое внимание потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей в будущей Новой программе развития городов;

4. *предлагает* участникам девятой Глобальной конференции по укреплению здоровья, которая состоится в Шанхае, Китай, в ноябре 2016 года и преследует цель стимулировать правительства и гражданское общество к принятию мер в отношении социальных детерминант здоровья, а также провести обмен опытом национальной межсекторальной деятельности и рассмотреть вопрос о роли сектора здравоохранения в деле пропаганды безопасности дорожного движения и безопасных средств передвижения;

5. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, разработать и внедрить национальные планы по обеспечению безопасности дорожного движения и рассмотреть вопрос о принятии всеобъемлющего законодательства, в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы), в интересах достижения цели увеличения доли стран, в которых действует всеобъемлющее законодательство в отношении основных факторов риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышение скорости, с 15 процентов до не менее 50 процентов к 2020 году, как это предусмотрено в резолюции Генеральной Ассамблеи 64/255 от 2 марта 2010 года, и рассмотреть вопрос о принятии надлежащих, эффективных и основанных на фактических данных законодательных мер в отношении других факторов риска, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии ослабленного внимания или опьянения;

6. *подтверждает* роль и значение правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, таких, как Конвенция о дорожном движении 1949 года⁵, Конвенция о дорожном движении 1968 года⁶, Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах⁷, соглашения

⁴ Резолюция 70/1.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 125, No. 1671.

⁶ *Ibid.*, vol. 1042, No. 15705.

1958 и 1998 годов о введении технических правил для транспортных средств, соглашение 1997 года о периодических технических осмотрах транспортных средств и соглашение 1957 года о перевозке опасных грузов, в содействии обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях и выражает признательность тем государствам-членам, которые присоединились к этим международно-правовым документам, касающимся безопасности дорожного движения;

7. *призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, а также, независимо от присоединения, применять, внедрять и пропагандировать их положения или правила безопасности;

8. *призывает* государства-члены прилагать усилия в целях обеспечения безопасности и защиты для всех участников дорожного движения посредством создания более безопасной дорожной инфраструктуры, особенно на дорогах с наиболее высоким уровнем риска и высокими показателями дорожно-транспортных происшествий с участием как моторизованных, так и немоторизованных транспортных средств, на основе сочетания надлежащего планирования и оценки степени безопасности, проектирования, строительства и технического обслуживания дорог с учетом географии страны;

9. *предлагает* государствам-членам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о принятии стратегий и мер в целях осуществления положений Организации Объединенных Наций о безопасности автотранспортных средств или эквивалентных национальных норм для обеспечения того, чтобы все новые автотранспортные средства отвечали минимальным применимым требованиям защиты водителей и пассажиров и других участников дорожного движения, и в стандартном исполнении были оснащены ремнями безопасности, пневмоподушками и активными системами безопасности;

10. *предлагает также* государствам-членам, которые еще не сделали этого, решать проблему безопасности дорожного движения на основе целостного подхода, начиная с внедрения или поддержания эффективной системы управления безопасностью дорожного движения, включая, по мере необходимости, межведомственное сотрудничество и разработку национальных планов безопасности дорожного движения в соответствии с Глобальным планом для Десятилетия действий;

11. *призывает* государства-члены пропагандировать экологически чистые, безопасные, доступные и недорогостоящие виды качественного транспорта, в частности общественный и немоторизованный транспорт, а также безопасную интермодальную интеграцию в качестве средства повышения безопасности дорожного движения, обеспечения социальной справедливости, улучшения состояния здоровья людей, улучшения городского планирования, в том числе повышения жизнестойкости городов и налаживания связей между городскими и сельскими районами, и в этой связи учитывать соображения дорожной безопасности и возможностей передвижения в рамках усилий по достижению устойчивого развития;

⁷ Ibid., vol. 1091, No. 16743.

12. *призывает также* государства-члены принять, внедрить и обеспечивать соблюдение политики и мер по активной защите и повышению безопасности пешеходов и велосипедистов в целях повышения наряду с этим безопасности дорожного движения и достижения более масштабных результатов в области здравоохранения, в частности для предотвращения травматизма и профилактики неинфекционных заболеваний;

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

14. *рекомендует* государствам-членам повысить эффективность добровольной помощи, включая экстренную медицинскую помощь и немедленное реагирование на дорожно-транспортные происшествия, усовершенствовать больничные и амбулаторные руководства по оказанию травматологической помощи и работу реабилитационных служб посредством внедрения соответствующих законов, наращивания потенциала и обеспечения более своевременного доступа к комплексной медицинской помощи и просит Всемирную организацию здравоохранения оказать государствам-членам поддержку в этих усилиях;

15. *настоятельно призывает* государства-члены вести пропаганду, обеспечивать адаптацию и осуществление политики в области безопасности дорожного движения в интересах защиты уязвимых участников дорожного движения, в частности детей, молодежи, пожилых людей и инвалидов, с учетом соответствующих правовых документов Организации Объединенных Наций, включая Конвенцию о правах ребенка⁸ и Конвенцию о правах инвалидов⁹;

16. *призывает* государства-члены принять надлежащие меры к тому, чтобы людям с инвалидностью и другим пользователям с ограниченными возможностями передвижения был обеспечен доступ, на равной основе, к физической среде дорог и прилегающих к ним районов, а также транспорту, как в городских, так и в сельских районах, и призывает государства-члены присоединиться к Конвенции о правах инвалидов;

17. *предлагает* государствам-членам обеспечить полномасштабный учет гендерной проблематики во всех процессах выработки и осуществления политики, связанных с вопросами возможностей передвижения и безопасности дорожного движения, особенно в том, что касается дорог и прилегающих к ним районов и общественного транспорта;

18. *призывает* государства-члены разрабатывать и осуществлять всеобъемлющие законодательство и политику в отношении мотоциклетного движения, включая вопросы учебной подготовки, выдачи водительских прав, регистрации транспортных средств, условий труда, а также использования мотоциклистами шлемов и средств индивидуальной защиты, в рамках существующих международных стандартов, принимая во внимание непропорционально высокие и растущие показатели смертности и травматизма мотоциклов во всем мире, особенно в развивающихся странах;

⁸ Ibid., vol. 1577, No. 27531.

⁹ Ibid., vol. 2515, No. 44910.

19. *предлагает* государствам-членам разработать, при участии работодателей и работников, государственную политику по сокращению числа связанных с работой дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы обеспечить соблюдение международных стандартов в отношении безопасности и гигиены труда, безопасности дорожного движения и адекватных условий дорожного движения и надлежащего состояния транспортных средств, уделяя особое внимание вопросу об условиях труда профессиональных водителей;

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

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

22. *призывает также* государства-члены оказывать в надлежащем порядке поддержку деятельности Специального посланника Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения;

23. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций, а также другие соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций продолжать деятельность, направленную на содействие реализации целей и задач Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и связанных с безопасностью дорожного движения целей, включенных в Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, при обеспечении общесистемной согласованности;

24. *вновь предлагает* правительствам взять на себя ведущую роль в осуществлении мероприятий в рамках Десятилетия действий и достижений связанных с безопасностью дорожного движения целей, включенных в Повестку дня на период до 2030 года, содействуя при этом межсекторальному сотрудничеству и объединению усилий целого ряда заинтересованных сторон, в том числе научных кругов, частного сектора, профессиональных ассоциаций, гражданского общества, включая национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца, неправительственные организации, организации потерпевших, молодежные организации и средства массовой информации;

25. *предлагает* Всемирной организации здравоохранения продолжать отслеживать, с помощью своих глобальных докладов о состоянии дел, прогресс на пути к достижению целей Десятилетия действий;

26. *просит* Всемирную организацию здравоохранения, действуя в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и

региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, и далее содействовать, через посредство существующих механизмов, в частности структуры «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», выработке при участии всех заинтересованных сторон транспарентной, устойчивой и основанной на широком участии процедуры оказания заинтересованным странам помощи в разработке добровольных глобальных целевых показателей в отношении основных факторов риска и механизмов оказания услуг в целях сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в контексте процесса, ведущего к определению и использованию показателей, касающихся связанных с безопасностью дорожного движения целей, фигурирующих в Повестке дня на период до 2030 года и Глобальном плане для Десятилетия действий;

27. *просит* Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций содействовать организации в 2017 году мероприятий в рамках четвертой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

28. *предлагает* всем соответствующим заинтересованным сторонам, международным организациям, банкам развития и финансовым учреждениям, фондам, профессиональным ассоциациям и компаниям частного сектора увеличить объем финансирования, в частности за счет существующих фондов, таких как Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, и изучать новые и инновационные формы финансирования в поддержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий и связанных с безопасностью дорожного движения целей, фигурирующих в Повестке дня на период до 2030 года, особенно в развивающихся странах;

29. *просит* Генерального секретаря рассмотреть возможность создания, за счет добровольных взносов, Целевого фонда по безопасности дорожного движения в поддержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий и соответствующих связанных с обеспечением безопасности дорожного движения целей в области устойчивого развития и представить государствам-членам доклад по этому вопросу;

30. *постановляет* включить в предварительную повестку дня своей семьдесят второй сессии пункт, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и в этой связи просит Генерального секретаря представить Генеральной Ассамблее на указанной сессии доклад о прогрессе, достигнутом в деле достижения целей Десятилетия действий, и предлагает государствам-членам рассмотреть в ходе этой сессии вопрос о периодичности представления докладов в будущем, принимая во внимание работу по активизации деятельности Ассамблеи.