



Генеральная Ассамблея

Семидесятая сессия

Официальные отчеты

91-е пленарное заседание

Пятница, 15 апреля 2016 года, 10 ч. 00 м.

Нью-Йорк

Председатель: г-н Люккеттофт (Дания)

Заседание открывается в 10 ч. 10 м.

Пункт 113 повестки дня (продолжение)

Выборы для заполнения вакансий во вспомогательных органах и другие выборы

б) Выборы тридцати членов Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

Председатель (*говорит по-английски*): Я хотел бы напомнить членам Ассамблеи о том, что на своем 50-м пленарном заседании, состоявшемся 9 ноября 2015 года, Генеральная Ассамблея избрала членами Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли на шестилетний срок полномочий, начинающийся 27 июня 2016 года, следующие 23 государства: Аргентину, Австралию, Австрию, Беларусь, Бразилию, Чили, Колумбию, Чешскую Республику, Индию, Исламскую Республику Иран, Израиль, Италию, Ливан, Маврикий, Пакистан, Филиппины, Польшу, Румынию, Испанию, Таиланд, Турцию, Соединенные Штаты Америки и Боливарианскую Республику Венесуэла. По этой причине эти 23 государства не подлежат избранию.

Позвольте мне также напомнить делегатам о том, что еще остаются вакантными шесть мест от Группы африканских государств и одно место от Группы государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

Я хотел бы напомнить членам Ассамблеи о том, что по состоянию на 27 июня 2016 года в Комиссии

будут по-прежнему представлены следующие государства: Армения, Болгария, Камерун, Канада, Китай, Кот-д'Ивуар, Дания, Эквадор, Сальвадор, Франция, Германия, Греция, Гондурас, Венгрия, Индонезия, Япония, Кувейт, Либерия, Малайзия, Мавритания, Мексика, Намибия, Панама, Республика Корея, Российская Федерация, Сьерра-Леоне, Сингапур, Швейцария, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Замбия. Поэтому эти 30 государств избранию не подлежат.

Сейчас Генеральная Ассамблея приступает к выборам пяти членов Комиссии для замены тех ее членов, срок полномочий которых истекает 26 июня 2016 года.

В соответствии с правилом 92 правил процедуры, выборы проводятся тайным голосованием без выдвижения кандидатур. Однако я хотел бы напомнить делегатам пункт 16 решения 34/401, согласно которому практика отказа от тайного голосования при выборах во вспомогательные органы в тех случаях, когда число кандидатов соответствует числу вакантных мест, должна стать обычной, если какая-либо из делегаций не обратится с просьбой о проведении указанного голосования.

В отсутствие такой просьбы могу ли я считать, что Ассамблея постановляет приступить выборам на основе отказа от тайного голосования?

Решение принимается.

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 U-0506, verbatimrecords@un.org). Отчеты с внесенными в них поправками будут переизданы в электронной форме и размещены в Системе официальной документации Организации Объединенных Наций (<http://documents.un.org>).

16-10631 (R)



Документ
расширенного доступа

Просьба отправить
на вторичную переработку



Председатель (*говорит по-английски*): Что касается кандидатур, то я хотел бы информировать делегатов о том, что на шесть мест, отведенных для Группы африканских государств, Группа утвердила кандидатуры Кении, Лесото, Ливии, Нигерии и Уганды.

Поскольку число кандидатов, выдвинутых данной Группой, равно или меньше числа мест, подлежащих заполнению государствами этой Группы, могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет объявить Кению, Лесото, Ливию, Нигерию и Уганду избранными на шестилетний срок полномочий, начинающийся 27 июня 2016 года?

Решение принимается.

Председатель (*говорит по-английски*): Я поздравляю Кению, Лесото, Ливию, Нигерию и Уганду с избранием в качестве членов Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли.

Что касается одного оставшегося вакантного места, отведенного для Группы африканских государств, и одного оставшегося вакантного места, отведенного для Группы азиатско-тихоокеанских государств, то Генеральная Ассамблея проведет выборы после того, как получит уведомления от заинтересованных государств-членов от этих двух групп.

Таким образом Ассамблея завершила нынешний этап рассмотрения подпункта (b) пункта 113 повестки дня.

Пункт 13 повестки дня (*продолжение*)

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире

Записка Генерального секретаря (A/70/386)

Проект резолюции (A/70/L.44)

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я хотел бы проконсультироваться с государствами-членами в отношении предоставления слова Специальному посланнику Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту. Если возражений нет, могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея, не создавая прецедента, постановляет пригласить г-на Тодта выступить с заявлением на этом заседании?

Решение принимается.

Председатель (*говорит по-английски*): Согласно только что принятому решению я предоставляю слово г-ну Тодту.

Г-н Тодт (*говорит по-французски*): Я сознаю ту высокую честь, которая мне оказана — возможность выступить перед Генеральной Ассамблеей на ее семидесятой сессии в моем качестве Специального посланника Генерального секретаря по обеспечению безопасности дорожного движения. Поэтому мой долг и обязанность поднять в этом зале ряд тревожных и вызывающих обеспокоенность вопросов, которые рождают вопросы у нас самих. Эти вопросы касаются дела, которое я, наряду с другими, активно отстаиваю на протяжении вот уже многих лет. Я говорю о борьбе с опасностями дорожного движения или, выражаясь более дипломатически, о борьбе за безопасность дорожного движения.

Во-первых, почему и как нам надо говорить об этом тихом убийце? Это такое ужасное бедствие, что в общем и целом мы предпочитаем говорить о нем как можно реже. Я мог бы напомнить прискорбные и ужасающие статистические данные — к счастью, хорошо известные, ибо они упомянуты в проекте резолюции A/70/L.44, который вскоре представит представитель Российской Федерации, которому следует выразить за это признательность. Однако, поскольку времени у меня мало, в отведенные мне пять минут я ограничусь напоминанием о том, что каждые пять минут на дорогах погибают в среднем 12 человек, 480 получают травмы различной степени тяжести и умирают 2 ребенка. Соответственно, мы задаемся вопросом, почему царит молчание. По сути, у меня нет ответа на этот вопрос.

Конечно, не существует никакой иерархии или категоризации дорожно-транспортных происшествий и их жертв, и никто не может и не должен вести такой зловещий счет. Поэтому и я не буду пытаться делать это. Тем не менее, как можно избежать вопроса, почему существуют такие двойные стандарты? Почему смирение с таким фактом? Почему такой фатализм, за который мы все несем ответственность? Были бы мы лучше осведомлены, если вместо того, чтобы приводить данные за годы, я бы оперировал десятилетиями? Тогда нам пришлось бы сказать, что каждые 10 лет на дорогах гибнет 13 миллионов человек, полмиллиарда человек получают травмы и погибает около 2 миллионов детей. Кроме того, в такой

статистике не учитывается ни рост самого населения, ни его возрастающая мобильность.

Какой существует форум, более эффективный, чем Генеральная Ассамблея, чтобы напоминать в нем о том, что безопасность дорожного движения является также проблемой солидарности и развития, проблемой, которая, если мы не примем надлежащих мер, будет только усугубляться и обостряться в результате процессов урбанизации и моторизации, которые будут рассмотрены на предстоящей в Кито Конференции по жилью и устойчивому городскому развитию? Различия между странами также поражают. На наименее развитые страны и страны со средним уровнем дохода, где проживает 82 процента глобального населения и насчитывается 54 процента зарегистрированных транспортных средств, приходится 90 процентов дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, в то время как на другие страны с высоким уровнем доходов, где проживает 18 процентов населения и насчитывается 46 процентов транспортных средств, приходится 10 процентов аварий со смертельным исходом. Приведу еще одну, последнюю статистическую выкладку: издержки дорожно-транспортных происшествий и их последствий оцениваются приблизительно в 500 млрд. долл. США в год. Не требуется особого воображения для того, чтобы представить, на что можно было бы использовать такую огромную сумму денег.

Как же мы можем тогда мириться с тем, что суммы, выделяемые на борьбу с этим глобальным бедствием и подлинным убийцей, настолько мизерны, что почти смехотворны? Фактически, речь идет лишь о нескольких десятках миллионов долларов. Именно так; все слышали верно: лишь несколько десятков миллионов долларов. И это, когда на борьбу с другими глобальными бедствиями — и я искренне рад за это — выделяется по несколько десятков миллиардов долларов. Поэтому необходимо вновь задуматься над тем, почему существует такое различие и такой разрыв?

Проект резолюции, который вскоре будет представлен, я надеюсь, позволит добиться конкретных сдвигов в этом отношении, ибо нельзя принять никаких решительных и эффективных мер без выделения существенных финансовых ресурсов. В связи с этим я хотел бы подчеркнуть значение пункта 20 проекта резолюции и того прогресса, которого можно было бы достичь в этой связи. Поэтому это станет одной

из приоритетных задач в ходе моих усилий на втором году пребывания в должности Специального посланника — постараться добиться создания и финансирования глобального фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, просьба о котором содержится в проекте резолюции.

Мне хотелось бы задать еще один вопрос. Почему, несмотря на то, что Организация Объединенных Наций и ее специализированные учреждения мобилизуют свои усилия и в рамках Организации Объединенных Наций уже разработано 58 конвенций, в целом ряде стран по-прежнему производятся транспортные средства, не отвечающие элементарным нормам безопасности? Еще тревожной то, что такие транспортные средства собираются на тех же заводах, иногда на соседней сборочной линии и под одной крышей с теми, в которых строго соблюдены все нормы безопасности, и делается это только потому, что такие автомобили производятся на экспорт. Чем объясняются подобный умышленный разрыв? Список причин мог бы быть бесконечным. Те же проблемы — соблюдение законов и стандартов безопасности, установка дорожных знаков и т.д. — возникают и в ходе дорожного строительства.

В заключение я хотел бы подчеркнуть важность проведения учебных занятий по вопросам безопасности на дороге. В третьем тысячелетии нам нужно научить каждого ребенка не только писать, читать и считать, но и как быть участником дорожного движения: пешеходом, мотоциклистом, водителем мопеда или машины. Это серьезная задача, однако ее весьма легко выполнить. Представьте, что в неделю на проведение учебных занятий по вопросам дорожного движения будет выделяться всего один час. Это привело бы к значительному прогрессу. Сколько жертв нам удалось бы избежать, если бы мы занялись этим вопросом? Я хотел бы напомнить Генеральной Ассамблее о том, что в 1948 году Ассамблея приняла Всеобщую декларацию прав человека, статья 3 которой гласит:

«Каждый человек имеет право на жизнь, на свободу и на личную неприкосновенность».

Прежде всего речь идет о праве на жизнь, поэтому мы боремся именно за него. Давайте не будем об этом забывать, по крайней мере, ради тех миллионов людей, которые становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий.

Председатель (*говорит по-английски*): Теперь я предоставляю слово представителю Российской Федерации для представления проекта резолюции A/70/L.44.

Г-н Кононученко (Российская Федерация): Повышение безопасности дорожного движения (БДД) является одной из приоритетных задач для большинства государств мира. За годы осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения удалось добиться значительных результатов по снижению количества дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем включение данной тематики в Повестку дня устойчивого развития до 2030 года (резолюция 70/1) дает возможность рассматривать данную проблему не только с точки зрения людских потерь, но и как элемент устойчивого развития во всех трех его измерениях: экономическом, социальном и экологическом.

Для нас большая честь представить на рассмотрение Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций проект резолюции A/70/L.44, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». Базируясь на сохраняющих актуальность положениях резолюций прошлых лет, он отражает новые элементы долгосрочной стратегии в области БДД, в частности назначение Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, принятие Бразилианской декларации на Второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, а также намечает основные вехи дальнейших усилий по снижению негативных последствий дорожно-транспортных происшествий. Назову лишь наиболее важные из них.

Во-первых, это развитие и укрепление партнерств с участием государств, международных организаций, включая организации системы Организации Объединенных Наций, гражданского общества и частного сектора в интересах улучшения ситуации на дорогах. В качестве одного из механизмов, которые будут способствовать объединению и координации усилий, в резолюции отмечается такая структура, как «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».

Во-вторых, резолюция направлена на создание Целевого трастового фонда по дорожной безопасности, который мог бы стать дополнительным инструментом финансовой поддержки и катализатором при-

влечения инвестиций на реализацию программ в области безопасности дорожного движения.

В-третьих, проект резолюции ориентирует соответствующие организации, включая Всемирную организацию здравоохранения и региональные экономические комиссии, в первую очередь Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций, на оказание дальнейшей помощи заинтересованным государствам по улучшению нормативно-правовой базы и технических стандартов БДД, а также по разработке дополнительных целевых показателей основных факторов риска в этой области.

Значимо также включение в резолюцию ссылок на предстоящую Конференцию ООН по жилью и устойчивому городскому развитию, Глобальную конференцию по укреплению здоровья, а также мероприятия в рамках четвертой Глобальной недели безопасности дорожного движения под эгидой Организации Объединенных Наций.

Учитывая, что вся Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года посвящена тому, чтобы никто не остался позади, было важно акцентировать внимание на наиболее уязвимых группах в рамках обеспечения безопасности дорожного движения — детях и лицах с ограниченными физическими возможностями.

Отмечаем, что переговоры проходили в конструктивном ключе с участием всех заинтересованных сторон. Позвольте выразить признательность делегациям за их активное участие в согласовании. Отдельно хотели бы поблагодарить коллег из Постоянного представительства Бразилии за их весомый вклад. Призываем все страны-члены поддержать резолюцию и приглашаем войти в число ее соавторов.

Председатель (*говорит по-английски*): Теперь я предоставляю слово наблюдателю от Европейского союза.

Г-н Паренти (Европейский союз) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступать от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов.

ЕС и его государства-члены приветствуют резолюцию A/70/L.44, озаглавленную «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». В частности, мы хотели бы поблагодарить Российскую Федерацию за ее руководящую роль и усилия в подготовке этого итогового документа.

В 2015 году в Европе на дорогах погибло 26 000 человек, что сопоставимо с численностью населения среднего по размеру города. Во всем мире жертвами дорожно-транспортных происшествий стало более 1,2 миллиона человек, что сопоставимо с численностью населения девятого по счету города из числа самых густонаселенных городов Соединенных Штатов. В результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно получают травмы 50 миллионов человек. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из главных причин смертности во всем мире и основной причиной смертности среди лиц в возрасте от 15 до 29 лет. Это недопустимо и свидетельствует о том, что наши дорожно-транспортные системы во всем мире по своей природе являются небезопасными и что одна человеческая ошибка может в конечном счете привести к катастрофическим последствиям для отдельных лиц, семей и общества.

Европа занимает четкую позицию в отношении этой серьезной проблемы в сфере здравоохранения. Согласно нашему официальному докладу по транспорту, к 2050 году Европа должна свести почти к нулю число смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий, что представляет собой четкую стратегию, которую невозможно претворить в жизнь в одночасье. Для того, чтобы направить наши усилия в нужное русло, необходимо разработать систему промежуточных задач и показателей безопасности. Исходя из этого, в сентябре 2015 года мы согласовали цели в области устойчивого развития, и в частности целевой показатель 3.6, в котором речь идет о сокращении вдвое к 2020 году во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. В этом контексте Бразилианская декларация о безопасности дорожного движения, принятая на второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая проходила в ноябре 2015 года, и проект резолюции A/70/L.44, озаглавленный «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», являются конкретными и самыми актуальными примерами продолжающихся международных усилий, направленных на достижение наших непростых целей.

В интересах предотвращения травм в результате дорожно-транспортных происшествий и разработки безопасной автотранспортной системы нам необходим всеобъемлющий и комплексный подход, в котором будут принимать участие все заинтересованные

стороны. Рамочная политика ЕС в области безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, которая служит руководством в наших усилиях, направленных на повышение безопасности дорог, является показательным примером. Рамочная программа нацелена на новые ключевые, приоритетные задачи, такие как сокращение числа дорожно-транспортных происшествий на сельских дорогах, а также на уязвимых участниках дорожного движения, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, дети и пожилые люди. Кроме того, мы учитываем и взятые ранее обязательства, включающие в себя, в частности, усиление контроля и повышение штрафов; поддержку инициатив на национальном уровне по борьбе с вождением под воздействием наркотиков и алкоголя; инвестирование в развитие дорожной инфраструктуры и улучшение условий на дорогах; совершенствование законодательства о водительских удостоверениях и нормах пригодности для вождения. Такие меры привели к сокращению числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 17 процентов в период с 2011 по 2015 год.

Однако даже в том случае, если региональный коэффициент смертности на дорогах в ЕС является самым низким в мире, он по-прежнему неприемлем. Мы должны и впредь распространять передовой опыт и обмениваться информацией на национальном, региональном и глобальном уровнях, при активном участии гражданского общества и частного сектора. Кроме того, необходимо активизировать наши усилия по интеграции вопросов дорожной безопасности в более широкий контекст устойчивого развития городов и транспорта. Мы знаем главные причины гибели людей на дорогах: это превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного опьянения и неиспользование ремней безопасности. Для того чтобы дороги стали более безопасными, необходимо обеспечить более безопасную дорожную инфраструктуру, создавать более безопасные транспортные средства и воспитывать водителей, соблюдающих правила дорожной безопасности. Сюда же относятся принятие соответствующих законов и их применение, а также такие «мягкие» меры, как информационная и просветительская работа.

Хотя дорожно-транспортный травматизм остается одним из главных вызовов для общественного здравоохранения, и проблема эта, подчас, кажется непреодолимой, надежда все же есть. Многие страны

во всем мире уже доказали, что предотвратить гибель или тяжелые травмы людей на дороге вполне возможно, если применить целостный и межведомственный подход. Этот опыт стоит взять за основу. Мы не можем позволить себе благодушие в вопросе о безопасности на дорогах: мы говорим о миллионах жизней.

Г-н Ба-Умар (Оман) (*говорит по-арабски*): Я выступаю с этим заявлением от имени Постоянного представителя Омана, который, к сожалению, не может сегодня здесь присутствовать.

От имени правительства Султаната Оман я хотел бы поблагодарить Генерального секретаря за его доклад (A/70/386) об усилиях по повышению безопасности дорожного движения во всем мире. В докладе содержится информация о последних шагах государств по выполнению рекомендаций, содержащихся в резолюциях Генеральной Ассамблеи, касающихся задачи повышения безопасности дорожного движения. Я хотел бы также выразить признательность за те конструктивные усилия, которые прилагает в этой области международное сообщество.

Оман был одним из первых государств, начавших международную кампанию за безопасность дорожного движения. В интересах будущих поколений Оман предложил включить вопрос о безопасности дорожного движения в повестку дня Организации. После того, как Генеральная Ассамблея впервые включила вопрос о безопасности дорожного движения в свою повестку дня, 23 мая 2003 года Ассамблея приняла резолюцию 57/309, которую представил Султанат Оман, поскольку мы убеждены в важности безопасности на дорогах во всем мире. Подняв вопрос о трагедии бессмысленных смертей и аварий из-за недостаточных мер безопасности, Генеральная Ассамблея впоследствии приняла еще несколько резолюций по вопросу о безопасности дорожного движения. Был проведен ряд региональных и международных встреч на уровне министров с целью привлечь внимание к гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий, поощрить строительство более безопасных дорог и предложить техническую помощь в обеспечении безопасности дорожного движения на региональном и международном уровнях.

Поскольку безопасность дорожного движения стала одним из важных пунктов повестки дня Организации Объединенных Наций и других организаций, международное сообщество уделяет первостепенное внимание работе с различными заинте-

ресованными сторонами, стремясь смягчить негативные последствия недостаточной безопасности на дорогах. Каждый год в мире в дорожно-транспортных происшествиях погибает около 1 миллиона человек, и почти 50 миллионов получают тяжелые травмы, что оказывает серьезное давление на международное сообщество.

Правительство Омана предпринимает большие усилия по повышению безопасности дорожного движения. Мы уже издали указ о создании национального комитета по безопасности дорожного движения, задачей которого будет разработка комплексной стратегии сокращения числа дорожно-транспортных происшествий и смягчения их негативных последствий с учетом всех связанных вопросов. Эта стратегия заложит основу, позволяющую привести строительство дорог в соответствие с международными стандартами безопасности. Что касается усилий по повышению информированности, то мы стремимся улучшить подготовку и еженедельное распространение статистической информации. Кроме того, мы сотрудничаем со средствами массовой информации и ежегодно выпускаем более 100 информационных бюллетеней, распространяя их среди студентов и учащихся, а также других групп населения в отдаленных районах Султаната. В целях информирования населения о важности безопасности дорожного движения мы создаем документальные фильмы. Некоторые из этих фильмов уже отмечены международными наградами. Для того чтобы прививать правила дорожной безопасности подрастающему поколению, мы открыли для детей школу дорожного движения — по сути, настоящий мини-город, в котором ученики знакомятся с правилами и законами безопасности дорожного движения. Правилам дорожной безопасности обучаются также наши полицейские и все многочисленные участники дорожного движения. Кроме того, в начале апреля оманская компания по производству сжиженного природного газа приступила к осуществлению проекта «Дар для нации», в рамках которого в провинции Сур будет создан институт безопасности дорожного движения, призванный снизить аварийность на дорогах.

Усилия нашего правительства и частного сектора и повышенная информированность нашего общества дали позитивные результаты и позволили Оману сократить количество аварий на наших дорогах. Статистика показывает, что с 2012 года число погибших на наших дорогах сократилось на 50, а травматизм — на

30 процентов, хотя число зарегистрированных транспортных средств на дорогах возросло на 25 процентов.

Г-н Председатель, в заключение я хотел бы еще раз выразить Вам и Генеральному секретарю нашу признательность. Мы заверяем Генеральную Ассамблею в нашей приверженности делу наращивания эффективности международных усилий для повышения безопасности дорожного движения и в нашей готовности к совместной работе в интересах достижения нашей общей цели.

Г-н ди Агиар Патриота (Бразилия) (*говорит по-английски*): Я благодарю Российскую Федерацию за представленный проект резолюции по повышению безопасности дорожного движения и за содействие переговорам в последние несколько недель. Я хотел бы также поблагодарить Султанат Оман и Специального посланника Генерального секретаря г-на Жана Тодта за их руководящую роль в этом вопросе. И я приветствую доклад Генерального секретаря.

В ноябре Бразилия имела честь принимать вторую Всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения. В духе подлинной многосторонности Конференция, в подготовке которой участвовала Всемирная организация здравоохранения при поддержке многих других субъектов, включая Европейскую экономическую комиссию и другие региональные комиссии Организации Объединенных Наций, приветствовала в Бразилиа 2200 своих участников. Итоговый документ Конференции, Бразилианская декларация о безопасности дорожного движения, составлен в ходе всесторонних переговоров и, как ожидается, будет сегодня одобрен Генеральной Ассамблеей. Тем самым Организация Объединенных Наций приведет основные направления своей работы и меры по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствие с концепцией преобразований, отраженной в Повестке Дня в области Устойчивого Развития на период до 2030 года (резолюция 70/1).

Среди прочего, безопасность дорожного движения — это вопрос развития, равенства, устойчивости и нашего взаимодействия в общественной сфере и в нашем общем пространстве. Она самым непосредственным образом связана с целью 3 в области устойчивого развития (ЦУР) — обеспечением здорового образа жизни и содействием благополучию для всех в любом возрасте, — но также и с ЦУР 11, которая напоминает нам о необходимости сделать наши города

открытыми, безопасными, устойчивыми и экологически чистыми. Центральное место среди вопросов безопасности дорожного движения должны занимать стратегии развития общественного транспорта. Большинство жертв находятся в развивающихся странах; более половины из них не пользуются автомобилями. Они включают в себя пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и, в более широком плане, все еще не до конца выявленное число людей, которые пользуются небезопасными транспортными средствами. Такие уязвимые группы населения, как женщины, дети и инвалиды, заслуживают особого внимания в этой связи.

Я хотел бы подчеркнуть важность полномочий, которые должны быть предоставлены Генеральной Ассамблеей Всемирной организации здравоохранения с целью выработки совместно с государствами-членами глобальных добровольных целей в области таких ключевых факторов риска, как вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости, неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также механизма оказания услуг. Эта работа способствует достижению широкомасштабных задач в рамках ЦУР, касающихся безопасности дорожного движения. Международное сотрудничество, включая укрепление потенциала и передачу технологий, играет ключевую роль в наших усилиях. Бразилия будет внимательно следить за обсуждениями, которые координирует Генеральный секретарь и которые касаются создания фонда по безопасности дорожного движения.

Проект резолюции A/70/L.44 направит решительный политический сигнал, который, как мы надеемся, поддержит Всемирная ассамблея здравоохранения в мае этого года в Женеве и на третьей международной Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию, которая пройдет в октябре в Кито. Вместе эти процессы способствуют формированию мандатов и ощущению безотлагательности задачи, которую необходимо решить для того, чтобы достичь целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Г-жа Пауэр (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Я также хотела бы поблагодарить после Чуркина за его личную ведущую роль в рассмотрении этого вопроса и за постоянную, неуклонную решимость Российской Федерации привлекать

внимание к этой серьезной проблеме и настоятельно призывать все государства способствовать ее решению. Соединенные Штаты гордятся тем, что входят в число авторов крайне важного проекта резолюции A/70/L.44. Мы настоятельно призываем все государства-члены не только принять его, но и на практике осуществить свои обязательства, приложив конкретные усилия в области государственной политики.

В результате дорожных катастроф ежегодно погибают примерно 1,2 миллиона человек. На минуту задумайтесь: примерно 1 200 000 человек погибают ежегодно. Это больше людей, чем число граждан в 40 государствах — членах Организации Объединенных Наций, и они погибают из года в год вследствие предсказуемых и предотвратимых причин.

Эти потери неравномерно распределяются по всему земному шару. Особенно серьезно затронуты этим явлением государства с низким и средним уровнем дохода. Хотя в этих государствах находится чуть больше половины автомобилей всего мира, на них приходится более 90 процентов всех случаев гибели людей в результате дорожных происшествий. Именно по этой причине цели в области устойчивого развития включают в себя конкретную задачу по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире, в рамках целей в области охраны здоровья.

Возможно, еще более поразительным является то, что различные группы населения затронуты этой проблемой в различной мере. Дорожно-транспортные происшествия, по большей части, являются главной причиной гибели молодых людей в возрасте 15–29 лет во всем мире. Генеральная Ассамблея регулярно обсуждает серьезные угрозы для жизни людей; эту проблему, безусловно, следует рассматривать как одну из них. И эти потери выражаются не только в человеческих жертвах, но и в последствиях в плане развития. По оценке Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), примерно 3 процента потерь мирового валового внутреннего продукта связаны со смертностью и травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий.

Поскольку половина Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов позади, мы можем отметить некоторый прогресс. Число ежегодных случаев гибели людей остается примерно без изменений, начиная с 2007 года, несмотря на то, что мировое население ежегодно увеличивается примерно на 1,1 про-

цента, что в настоящее время составляет прирост примерно в 80 миллионов человек. С 2010 года в 79 странах наблюдалось снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Но в то же время в 68 других государствах наблюдался рост смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Никто не должен испытывать удовлетворения по поводу такого прогресса. Мы должны добиваться большего.

Что еще мы можем сделать? Множество случаев гибели можно предотвратить посредством улучшения законодательства, проектирования дорог, регулирования движения, средств безопасности, экстренных мер реагирования и поведения людей. Простое использование ремня безопасности сокращает серьезные и смертельные травмы примерно на 40–65 процентов. Водители, в частности те, которые водят автомобиль в состоянии алкогольного опьянения, под воздействием наркотиков, в сонном состоянии или отвлекаются за рулем представляют собой центральную часть этой проблемы. Угроза рассеянного вождения носит особенно неотложный характер, поскольку буквально в каждой из наших стран просто недостаточно осознают опасность управления машиной и одновременного отправления текстовых сообщений, телефонных звонков и других случаев рассеянного вождения.

Задумайтесь: при отправлении текстового сообщения водитель отводит глаза от дороги примерно на 5 секунд. Если водитель едет со скоростью 55 миль в час в течение пяти секунд — или приблизительно 89 километров в час — и смотрит в свой телефон — за эти пять секунд он или она проедут примерно расстояние, равное длине целого футбольного поля практически вслепую. Если мы подумаем о том, как безответственно закрывать глаза на пять секунд, находясь за рулем, мы начнем понимать, как опасно отправлять текстовые сообщения за рулем.

В исследовании 2014 года было установлено, что в любой конкретный момент в течение дня в Соединенных Штатах более 587 000 водителей находятся за рулем, используя одновременно мобильный телефон. Итоги предсказуемо трагичны. В том же году в этой стране погибли 3179 человек и 431 000 других получили травмы в результате столкновений с рассеянными водителями. По крайней мере, каждая десятая автокатастрофа со смертельным исходом в этой стране — и почти каждая пятая автокатастрофа, связанная с травмами — происходит по вине рассеянного водителя.

Как государства и общества мы начинаем осознавать серьезный характер этой угрозы. По данным ВОЗ, 139 стран приняли законы, которые запрещают держать в руке телефоны во время вождения. Здесь, в Соединенных Штатах, мы провели два национальных саммита, посвященных проблеме рассеянного вождения, введению запрета на отправление текстовых сообщений и использование мобильных телефонов за рулем для профессиональных водителей, призвали государства принять жесткие законы и начать многосторонние кампании с целью повышения информированности общественности об опасностях и человеческих жертвах, вызванных рассеянным вождением. Мы наметили на апрель проведение национального месячника повышения информированности общественности об опасности рассеянного вождения и начали проведение новой кампании по повышению информированности общественности и принятию жестких мер в области правоприменения. Но с учетом количества происшествий и трагических ситуаций мы можем и должны делать больше.

Вот один урок, который мы извлекли: часто именно жертвы могут убедить людей в опасности рассеянного вождения. В заключение я хотела бы рассказать Ассамблее короткую историю об одном из таких людей.

В 2008 году Джейси Гуд вела машину, в которой находились ее родители, направляясь домой в Ланкастере (Пенсильвания) с выпускной церемонии в своем колледже, когда в ее машину врезался тягач с прицепом — лобовое столкновение. Оба родителя Джейси погибли, а она получила крайне опасные ранения. Врачи давали ли ее шанс в 10 процентов на то, что она переживет первую ночь. Несчастный случай был вызван тем, что рассеянный водитель говорил по мобильному телефону.

Но чудесным образом Джейси выжила, и хотя в результате этого происшествия она была частично парализована и у нее сохранилось небольшое нарушение когнитивных функций, она стала решительно выступать за информирование людей об опасности рассеянного вождения и необходимость проведения реформы для решения этой смертоносной проблемы. Начиная с 2011 года, когда она и ее муж Стив основали организацию “*HangUpAndDrive.com*”, занимающуюся этой проблемой, Джейси выступила на более чем 600 мероприятиях в 32 штатах.

Отправление тестовых сообщений за рулем приводит к случаям гибели в глобальных масштабах, в гораздо большей степени затрагивая нашу молодежь. Мы должны более эффективно информировать ее об этом. Если мы это сделаем и продемонстрируем энергию, новаторский подход и приверженность цели, которую видим у таких людей, как Джейси Гуд, мы сможем спасти миллионы жизней.

Лорд Робертсон (Соединенное Королевство) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь возможность вновь представлять в Генеральной Ассамблее Соединенное Королевство на заседании, посвященном безопасности дорожного движения во всем мире. Я хотел бы поблагодарить правительство Соединенного Королевства за предоставление мне, политическому деятелю в оппозиции, возможности выступить сегодня от имени правительства.

В сентябре прошлого года в этом зале правительства государств мира приняли цели в области устойчивого развития. Впервые такие глобальные цели включают задачу в области безопасности дорожного движения, четкую и недвусмысленную задачу — сократить вдвое во всем мире показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году. В ноябре прошлого года в Бразилии многие из нас присутствовали на конференции высокого уровня, посвященной безопасности дорожного движения, с тем чтобы утвердить повестку дня в интересах достижения этой глобальной цели и принятия Бразилианской декларации. Более 70 министров и 2000 представителей приняли участия в Конференции. Выступая на церемонии закрытия, я охарактеризовал Декларацию как манифест перемен, и я искренне рад, что так много изменений, которые были предложены в Бразилиа, включены в проект резолюции, который мы официально примем сегодня.

Проект резолюции настоятельно призывает все правительства продемонстрировать руководящую роль и сотрудничество, а доноров — поддержать новый глобальный фонд. Он ставит перед всеми мировыми производителями автомобилей недвусмысленную моральную задачу обеспечить к 2020 году соблюдение базовых и бесспорных минимальных требований Организации Объединенных Наций в области безопасности. Он привлекает внимание к вопиющим показателям смертности детей и подростков и призывает страны выполнить свои обязательства в соответствии с Конвенцией о правах ребенка, принятой с целью защиты нашей молодежи. В нем

отмечается необходимость проектировать автомагистрали и управлять движением на них и городских улицах в интересах обеспечения всеобщей безопасности, устанавливается жизненно важная взаимосвязь между безопасным движением и охраной окружающей среды и наглядно показывается, почему безопасность дорожного движения должна занимать центральную роль в новой повестке дня в сфере развития городов, которая должна быть согласована позднее в этом году на третьей Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию.

Этот проект резолюции может помочь нам осуществить изменения. Но мы добьемся успеха только в том случае, если совместно решим воплотить его слова в действия на наших улицах. И мы должны действовать сейчас, потому что, как сказал премьер-министр Дэвид Кэмерон:

«Каждые шесть секунд кто-то погибает или получает серьезные травмы на дорогах мира. Решение этой проблемы должно быть настоятельной приоритетной задачей международного сообщества».

Соединенное Королевство принимает меры с учетом целей в области устойчивого развития. В декабре правительство опубликовало новое заявление, посвященное политике в области безопасности дорожного движения, в котором говорится о принятии системного подхода и указывается, как оно будет воплощать в жизнь предвыборное обязательство ежегодно сокращать показатели гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий. В политическом заявлении Соединенного Королевства говорится о Глобальном плане Организации Объединенных Наций для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) как об организационной рамочной основе. В нем содержится четкий план снижения показателей смертности с помощью мер, которые включают в себя защиту уязвимых участников дорожного движения; жесткое применение законов, касающихся борьбы с превышением скорости и управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, и поощрение скорейшего внедрения более безопасных транспортных средств. Для того чтобы повысить безопасность дорожной инфраструктуры организация *“Highways England”* в настоящее время стремится свести к минимуму показатели дорожно-транспортных происшествий — обеспечить, чтобы к 2020 году 90 про-

центов поездок по ее стратегической дорожной сети осуществлялось на дорогах, уровень безопасности которых оценивается в три или более звезд. В знак солидарности с глобальными усилиями Департамент международного развития Соединенного Королевства финансирует Глобальный механизм по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка, содействуя более быстрому принятию местных мер реагирования в странах с низким уровнем дохода, имеющих высокие показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Я горжусь тем, что *“Fédération Internationale de l'Automobile Foundation”*, независимая благотворительная организация Соединенного Королевства, которую я возглавляю, играет ведущую роль в проведении кампаний и в совместном финансировании мероприятий с целью решения проблемы, связанной с «эпидемией» гибели и травматизма людей в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Наш Фонд оказал помощь в создании и финансировании двух других благотворительных организаций Соединенного Королевства, — Международной программы оценки состояния дорог и Глобальной программы оценки новых автомобилей, — которые в настоящее время сотрудничают с десятками стран мира с целью улучшения инфраструктуры и безопасности автомобилей. Мы решительно поддерживаем Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-ну Жана Тодта, который выступал ранее, и его усилия на высоком уровне по обеспечению беспрецедентного финансирования безопасности дорожного движения. И мы рады возможности совместно с ЮНИСЕФ и другими глобальными и национальными партнерами разрабатывать новую инициативу в области охраны здоровья детей с целью реализации концепции, призванной обеспечить, чтобы каждый ребенок мог добираться до школы в безопасных и не наносящих ущерба здоровью условиях.

Мы делаем это потому, что для воплощения в жизнь целей в области устойчивого развития мы должны прилагать широкомасштабные усилия и добиться успеха. Мы должны добиться успеха во имя Лавны, 14-летней девочки, которую сбил грузовик, когда она шла в школу в Лондоне — в тот самый день, когда мы встречались в Бразилиа. Мы должны добиться успеха во имя Сэмми, которого сбила машина в возрасте 13 лет по пути в школу здесь, в Нью-Йорке. И мы должны добиться успеха во имя Марии, 11-летней девочки из Бразилии, которая по-

бедила на конкурсе школьных сочинений, посвященных безопасности дорожного движения. В своем сочинении Мария написала:

«Вы должны любить жизнь, вашу жизнь и жизнь других людей. Я считаю, что если бы все водители думали об этом, тогда бы у многих детей, несомненно, были бы живы родители, а у многих родителей были бы живы дети».

Спустя всего 10 месяцев после того, как она написала эти слова, Мария и ее отец погибли, когда в их мотоцикл врезалась машина.

Поэтому сегодня мы можем принять здесь решение, показывающее, что потеря этих молодых жизней будет что-то значить. Сегодня мы можем принять здесь решение о недопустимости оправданий или задержек с принятием решений, которые, как мы знаем, могут дать результаты и предотвратить новые случаи напрасной гибели людей. Теперь у нас есть новые цели в области устойчивого развития, которые включают в себя широкомасштабную задачу, касающуюся сокращения вдвое числа жертв в результате дорожно-транспортных происшествий в следующие пять лет. Так много жизней поставлено на карту. Мы не можем допустить провала этих усилий. Поэтому давайте одобрим сегодняшний проект резолюции, а затем будем совместно добиваться осуществления перемен, в которых так настоятельно нуждается международное сообщество.

Г-н Белин (Швеция) (*говорит по-английски*): Швеция присоединяется к заявлению, сделанному ранее от имени Европейского союза.

Швеция приветствует предстоящее консенсусное принятие Генеральной Ассамблеей проекта резолюции A/70/L.44, озаглавленного «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», и мы хотели бы поблагодарить Российскую Федерацию за ее руководящую роль и за усилия по содействию этому.

Травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий представляет глобальную проблему в области охраны здоровья, заслуживающую всеобщего внимания, выражением которого является сегодняшний проект резолюции. Пятьдесят лет назад показатель гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий в Швеции достиг своего пика, составив примерно 17 случаев на 100 000 жителей; с тех пор этот показатель снизился до менее трех случаев гибели людей на 100 000 жителей. Эта

тенденция является одной из причин того, почему такая страна, как Швеция, приняла концепцию нулевых показателей дорожно-транспортных происшествий и может серьезно рассматривать возможность разработки безопасной системы для всех участников дорожного движения.

Чтобы добиться этих результатов, нам пришлось пройти долгий и сложный путь, и мы накапливали наши знания и опыт в ходе этого процесса. Важный вывод, который мы извлекли, заключается в том, что систематическая и эффективная деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения должна носить целостный характер. Мы должны заниматься всеми аспектами системы, такими как дорожная инфраструктура, городская окружающая среда, ограничение скорости и разработка транспортных средств, наряду с аспектами использования системы, такими как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, использование ремней безопасности и шлемов. Другой вывод, который мы сделали, заключается в том, что дорожная безопасность носит сложный и многоотраслевой характер. Нам следует привлекать различные заинтересованные стороны на международном, региональном, национальном и местном уровнях, такие, как правительства, частный сектор, муниципалитеты и неправительственные организации, потому что все они влияют на различные аспекты дорожно-транспортной системы.

Для того чтобы разработать каждую часть дорожной системы и побудить все заинтересованные стороны добиваться одних целей, мы должны иметь как долгосрочную концепцию безопасной системы, так и краткосрочные цели и показатели достижения прогресса. С учетом своего опыта в этой области Швеция полностью поддерживает задачу 3.6 целей в области устойчивого развития, но мы также хотели бы обратить внимание на задачу 11.2 и на ее влияние на безопасность дорожного движения. Еще один важный аспект устойчивости — проблема травматизма в дорожно-транспортных происшествиях. Люди прогуливаются, ездят на велосипедах, водят автомашины и пользуются общественным транспортом. Это никогда не должно быть сопряжено с риском погибнуть или получить серьезные травмы.

Прогресс, которого Швеция добилась в обеспечении безопасности дорожного движения, был бы невозможным без помощи международного сообщества. Поэтому мы приветствуем предстоящее при-

нятие проекта резолюции A/70/L.44 и дальнейшее международное сотрудничество по этому вопросу.

Г-н Роэт (Израиль) (*говорит по-английски*): Я едва сегодня сюда добрался. Когда я ехал на это заседание в ужасных нью-йоркских пробках, просто разъяренный, я вспомнил о теме моего выступления и какими спокойными мы должны быть за рулем.

Прежде всего разрешите мне поблагодарить Всемирную организацию здравоохранения за ее руководящую роль в этом жизненно важном вопросе, а Российскую Федерацию — за руководство переговорами по проекту резолюции A/70/L.44.

Израиль уже давно привержен повышению безопасности дорожного движения. Поэтому мы ежегодно выступаем на заседании, посвященном данному вопросу. Этот вопрос был и остается одним из наших национальных приоритетов.

2015 год был знаковым годом для развития. Государства-члены достигли исторических соглашений, включая Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (резолюция 70/1) и Аддис-Абебскую программу действий. Сегодня, в 2016 году, мы начинаем выполнять обязательства, которые взяли перед будущими поколениями. Что касается безопасности дорожного движения, то в Повестке дня на период до 2030 года намечены масштабные цели сократить к 2020 году показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и обеспечить к 2030 году всем возможность пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами.

Перед нами стоят чрезвычайно серьезные проблемы. Дорожные перевозки лежат в центре деятельности наших обществ и являются для экономики наших стран источником жизненной силы. Тем не менее в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно гибнет 1,25 миллиона человек, 50 миллионов получают травмы, многие на продолжительное время или навсегда оказываются инвалидами. Такие аварии — трагедии для пострадавших и их семей, но они также имеют серьезные социально-экономические последствия. Это особенно касается стран с низким доходом, на которые приходится 90 процентов смертности в мире в дорожно-транспортных происшествиях, хотя в этих странах находятся лишь 50 процентов автотранспортных средств всего мира.

Аварии лишают семьи их главных кормильцев или вынуждают их тратить деньги на дорогостоящую медицинскую помощь. Когда это происходит, семьи попадают в порочный круг нищеты. По данным Всемирного банка, дорожные аварии обходятся правительствам развивающихся стран примерно в 1–5 процентов их валового внутреннего продукта. Поэтому, спасая жизни на дорогах, мы боремся также с нищетой и способствуем процветанию.

Глобальный план для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения четко определяет приоритетные направления действий национальных властей, которые стремятся повысить в своих странах безопасность дорожного движения. Это поможет стабилизировать и, в конечном итоге, сократить прогнозируемые уровни глобальной смертности на дорогах. Прогресс уже есть. В этой связи следует отметить рост активности региональных организаций, таких как Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, в деле повышения безопасности дорожного движения в своих странах-членах.

Место Председателя занимает г-н Карди (Италия), заместитель Председателя.

Израиль пришел к выводу, что даже самые простые меры могут принести пользу. Наше правительство прилагает усилия для того, чтобы изменить в Израиле культуру вождения с помощью рекламных стратегий и кампаний, включая установку рекламных щитов с надписью «Подумай о жизни!». Предыдущая кампания показала, что на дороге всегда нужно не доказывать свою правоту, а действовать разумно. Национальное управление безопасности дорожного движения Израиля разрабатывает нормативные акты и политику, готовит для водителей учебные программы, тесно сотрудничает с другими государственными ведомствами и неправительственными организациями (НПО) в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

Такая работа позволяет нам охватить все секторы общества, в том числе те, в которых уровень дорожно-транспортных происшествий исторически более высок, чем среди населения в целом. Национальное управление безопасности дорожного движения также поощряет развитие интеллектуальных транспортных систем. Благодаря внедрению компьютеров и информационных технологий на автотранспорте и в дорожной инфраструктуре интеллектуальные транс-

портные системы позволяют органам управления перевозками, транспортным компаниям и индивидуальным участникам дорожного движения принимать более обоснованные, безопасные и разумные решения. Результатом этого является значительное повышение эффективности использования ресурсов и времени, что способствует защите окружающей среды. В качестве одного примера можно привести разработку израильской компанией «Мобилай» спасающих жизни технологий. Эта инновационная компания создала визуальную современную систему, которая подает предупредительный сигнал для предотвращения столкновений и смягчения их последствий. Это лишь некоторые меры, которые мы в Израиле приняли для повышения безопасности дорожного движения, но мы будем продолжать проводить политику повышения безопасности дорожного движения и поощрять инновации, чтобы сделать наши дороги более безопасными.

Смертность и травматизм на дорогах можно предотвратить. Усилия, которые прилагают правительства, НПО и частный сектор, позволят обеспечить достижение целей, намеченных для Десятилетия действий, и выполнение задач, которые касаются обеспечения безопасности дорожного движения и предусмотрены в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Вместе мы можем сделать дороги более безопасными и обеспечить нашим гражданам более высокий уровень защищенности. По еврейским традициям, если кто-то спасает чью-то жизнь, он спасает целый мир. Так давайте объединим усилия, чтобы дарить миру каждую человеческую жизнь.

Г-н Ламек (Франция) (*говорит по-французски*): От имени Франции я хотел бы поблагодарить Председателя за проведение этого заседания и выразить российской делегации признательность за подготовку проекта резолюции A/70/L.44, который будет сегодня принят Генеральной Ассамблеей, и содействие переговорам по нему. Я хотел бы также высоко оценить работу Специального посланника Генерального секретаря г-на Жана Тодта и поблагодарить его за приверженность делу повышения безопасности дорожного движения.

Мы присоединяемся к заявлению, сделанному от имени Европейского союза и его государств-членов.

Каждую секунду в дорожно-транспортных происшествиях во всем мире гибнет более двух человек,

более 100 получают травмы, в том числе много детей и молодых людей. В этой связи нам настоятельно необходимо действовать и предпринять 10 главных шагов, рекомендованных Всемирной организацией здравоохранения, чтобы вдвое сократить показатели смертности и травматизма на дорогах к 2020 году, как мы обязались коллективно сделать здесь, в этом зале, в сентябре 2015 года (см. A/70/PV.4).

Со времени провозглашения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения относительно стабильная статистика прироста мирового населения и роста числа автотранспортных средств дает повод для надежды. Мы спасаем жизнь людей, в частности благодаря принятию еще 17 странами законов, смягчающих факторы риска дорожных аварий, включая запрещение вождения в нетрезвом состоянии и законы, требующие надевать шлемы. Мы должны продолжать идти по этому пути.

Для Франции усилие обеспечить, чтобы никто не был забыт, — важная инициатива, позволяющая спасти на дорогах дополнительно 2000 жизней. Прошлое говорит о том, что такой результат нам по силам. В течение десятилетия 2001–2010 годов Франции удалось сократить число погибших с более 8000 человек в 2001 году до менее 4000 в 2010 году, а в 2014 году эта цифра составила 3384 человека. Мы не смогли бы достичь такого результата, если бы в 2002 году не мобилизовали политическую волю на высшем уровне. Эта воля принесла свои плоды и не уменьшилась в последние годы.

Тщательный мониторинг статистики должен помочь нам адаптировать наши действия. В ответ на резкий рост показателей смертности на дорогах в период с 2014 по 2015 годы французское правительство осуществило чрезвычайный план, предусматривающий 26 мер, в том числе борьбу с использованием телефонов за рулем; вождением в нетрезвом состоянии; вождением в нетрезвом состоянии и превышением скорости среди молодых водителей — все это благодаря использованию независимых радаров нового типа, которые дают лучшие результаты.

Усилия обеспечить, чтобы никто не был забыт, также означают борьбу с этой бедой в районах, в которых аварийность на дорогах стала несоразмерным бременем. На развивающиеся страны приходится 90 процентов всех смертей в мире, а в Африке смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в три раза превышает аналогичный показа-

тель Европы. Поэтому с 2009 года Франция твердо привержена осуществлению Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, о чем свидетельствует празднование с 2010 года дня повышения безопасности дорожного движения во франкоязычных странах. Франция также укрепляет свои двусторонние связи с такими странами, как Алжир, Сенегал и Ливан, в рамках соглашений, предусматривающих расширение обмена передовым опытом.

Третий доклад Генерального секретаря (A/70/386), представленный с начала Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, свидетельствует о принятии многих мер. В этой связи я приветствую решительной настрой всех субъектов, участвующих в этих усилиях, Всемирной организации здравоохранения, Европейской экономической комиссии и всей системы Организации Объединенных Наций, которые в сотрудничестве с правительствами, неправительственными организациями и гражданским обществом в целом проводят большую работу.

Как и в Бразилиа, Франция будет продолжать играть свою роль в этой мобилизации во имя всех, особенно во имя наиболее уязвимых, и будет стремиться обеспечить, чтобы никто не был забыт. Я уверен, что эти согласованные действия приведут к существенному прогрессу и позволят спасти на нашей планете миллионы жизней.

Г-жа Хирон Томас (Испания) (*говорит по-испански*): Мы приветствуем проект резолюции о повышении безопасности дорожного движения (A/70/L.44), который является примером блестящего международного сотрудничества в деле объединения усилий всех правительств, общественности и частного сектора для сокращения показателей дорожно-транспортных происшествий.

В соответствии с международными стандартами и в рамках своих национальных государственных и частных инициатив Испания значительно повысила безопасность дорожного движения. За период с 1989 по 2014 годы в целом достигнуто сокращение смертности в дорожно-транспортных происшествиях на 82 процента. Наш опыт говорит о реальности повышения безопасности дорожного движения путем реализации четко определенной стратегии обеспечения дорожного движения с акцентом на определенных на международном уровне пяти факторах, представляющих риск для безопасности дорожного дви-

жения. Некоторые технологические разработки, разумеется, весьма полезны, но особенно важно международное сотрудничество между всеми странами в рамках международных организаций регионального и глобального уровня. В этой области Испания имеет богатый опыт, и хорошим подтверждением этого является наша совместная работа с латиноамериканскими коллегами, которым мы искренне признательны за доверие к нашей совместной работе.

Наконец, мы хотели бы также поблагодарить Специального посланника по обеспечению безопасности дорожного движения за блестящее руководство и поддержку, которую он оказывает недавно выдвинутым на глобальном уровне инициативам по обеспечению безопасности дорожного движения. Но глядя в будущее, можно сделать вывод, что прежде всего повышать безопасность дорожного движения на глобальном уровне нам следует на основе сотрудничества со всеми субъектами государственного и частного сектора. В конечном счете, мы все являемся гражданами.

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

Г-н Уотсон (Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца) (*говорит по-английски*): Я хотел бы поблагодарить Председателя за возможность выступить с коротким заявлением от имени Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФКК).

МФКК впервые признала положение в области безопасности дорожного движения гуманитарным кризисом в своем докладе о бедствиях в мире за 1998 год. С тех пор МФКК вместе с обществами Красного Креста и Красного Полумесяца прилагает усилия для реализации разнообразных мер по повышению глобальной безопасности дорожного движения. Например, наши национальные общества получили высокую оценку за усилия по оказанию первой помощи и за профессиональную подготовку, которую они обеспечивают. Кроме того, многие из них активно работают с властями своих стран для подготовки научно-обоснованных законопроектов и стратегий в области безопасности дорожного движения, а также осуществляют на местах инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти усилия поддерживаются нашей

программой «Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения», которая направлена на установление партнерских связей с правительством, частным сектором и общественными организациями с целью повышения безопасности дорожного движения, в частности в странах с низким и средним уровнем дохода, где существует наиболее острая потребность в таком партнерстве.

Сегодня мы достигли середины Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, и в деле преодоления этого порожденного человеком кризиса отмечается большой прогресс. В этой связи МФКК хотела бы поблагодарить всех, кто внес вклад в провозглашение Десятилетия действий и прилагает неустанные усилия для достижения его целей. Недавнее включение поистине масштабных задач по обеспечению безопасности дорожного движения в цели в области устойчивого развития, назначение Генеральным секретарем Специального посланника по обеспечению безопасности дорожного движения, а также организация в Бразилии второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения придали столь необходимый импульс дальнейшим глобальным действиям. Однако все еще многое предстоит сделать, и пора претворять стратегии в жизнь.

Хотя последние данные Всемирной организации здравоохранения говорят о стабилизации показателя смертности в дорожно-транспортных происшествиях на уровне 1,25 миллиона человек в год, человеческие и экономические издержки дорожных аварий по-прежнему ошеломляют. С гуманитарной точки зрения риск гибели или травм в дорожно-транспортных происшествиях остается как никогда реальным во многих общинах во всем мире. Например, есть большие и малые города, где машины пересекают школьные зоны со скоростью до 100 километров в час, так как дорожная полиция не имеет полномочий или ресурсов, чтобы помешать им. Есть также большие и малые города, где пострадавшим пользователям дорог не оказывается никакой помощи ввиду отсутствия правовой защиты для хороших самаритян в их странах и где взрослые и дети, падающие с мотоциклов, получают драматично меняющие их жизнь травмы головы, потому что ношение шлема не требуется, или они могут позволить себе лишь шлемы, не отвечающие требованиям безопасности. Такое каждодневно происходит — даже сейчас — во всем мире. Реальность состоит в том, что, если вы

бедны или живете в стране, в которой быстро увеличивается число автотранспортных средств, скорее всего, вы станете жертвой дорожного травматизма.

Если мы хотим достичь наших масштабных целей в области обеспечения безопасности дорожного движения, нужны преобразования на местном, национальном и глобальном уровнях. Особое значение приобретает необходимость формирования многосекторального партнерства с участием многих игроков. В этой связи мы приветствуем проект резолюции A/70/L.44, в котором четко определены конкретные действия государств-членов, учреждений Организации Объединенных Наций и других соответствующих заинтересованных сторон. В частности, мы поддерживаем обращенный к правительствам призыв принять и осуществлять учитывающую местные условия и обоснованную решительную политику обеспечения безопасности дорожного движения. Для максимальной эффективности такая политика должна претворяться в жизнь последовательно и единообразно и быть обеспечена адекватными ресурсами. В целом, обеспечение безопасности дорожного движения требует больше внимания, больше политической воли и больше ресурсов.

МФКК, со своей стороны, будет продолжать сотрудничать со всеми нашими государствами-членами и соответствующими организациями в деле реализации целей, намеченных в данном проекте резолюции. Достижение масштабных целей в области обеспечения безопасности дорожного движения не только пойдет на пользу всему обществу, но и поможет самым бедным и обездоленным из нас, обеспечив, чтобы никто не был забыт.

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

Сейчас Генеральная Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/70/L.44, озаглавленному «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

Слово предоставляется представителю Секретариата.

Г-н Ботнару (Департамент по делам Генеральной Ассамблеи и конференционному управлению) (*говорит по-английски*): Я хотел бы сообщить, что после внесения обсуждаемого проекта резолюции, помимо делегаций, перечисленных в этом документе, авто-

рами проекта резолюции A/70/L.44 стали также следующие страны: Андорра, Бельгия, Босния и Герцеговина, Бразилия, Болгария, Камерун, Канада, Кипр, Чешская Республика, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Гайана, Венгрия, Исландия, Индия, Япония, Ливан, Люксембург, Монако, Черногория, Марокко, Нидерланды, Никарагуа, Польша, Португалия, Катар, Сан-Марино, Сербия, Словения, Испания, Швеция, бывшая югославская Республика Македония, Туркменистан, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенные Штаты Америки и Уругвай.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Ассамблея намерена принять проект резолюции A/70/L.44?

Проект резолюции A/70/L.44 принимается (резолюция 70/260).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Могу ли я считать, что Генеральная Ассамблея постановляет завершить рассмотрение пункта 13 повестки дня?

Решение принимается.

Пункт 23 повестки дня (продолжение)

Группы стран, находящихся в особой ситуации

а) Последующая деятельность по итогам четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам

Проект резолюции (A/70/L.45)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас Ассамблея примет решение по проекту резолюции A/70/L.45, озаглавленному «Различные аспекты проведения всеобъемлющего среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Стамбульской программы действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов».

Могу ли я считать, что Ассамблея постановляет принять проект резолюции A/70/L.45?

Проект резолюции A/70/L.45 принимается (резолюция 70/261).

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово представителю Таиланда, изъявившему желание выступить с разъяснением позиции по только что принятой

резолюции. Я напоминаю, что заявления с разъяснениями позиций ограничиваются 10 минутами и осуществляются делегациями с места.

Г-жа Чартсуван (Таиланд) (*говорит по-английски*): Я имею честь выступить с этим заявлением от имени Группы 77 и Китая. Сначала позвольте мне от имени Группы 77 и Китая выразить признательность основным координаторам за их конструктивное руководство, неустанные усилия и неизменное терпение в ходе обсуждения весьма важной резолюции 70/261.

Группа также хотела бы поблагодарить наши делегации за их конструктивное взаимодействие и проявленную ими в ходе обсуждения резолюции гибкость. Поскольку 47 из 48 стран, которые официально признаны наименее развитыми, являются членами Группы 77, невозможно переоценить важность для нашей Группы всеобъемлющего среднесрочного обзора на высоком уровне хода осуществления Стамбульской программы действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов. Необходимо, чтобы предстоящий среднесрочный обзор был по своему характеру инклюзивным, и не только в смысле полномасштабного участия в нем государств, но и в плане активного и конструктивного участия в нем соответствующих заинтересованных субъектов. Таким образом нам удастся определить будущий путь развития поистине партнерских отношений, который позволит наименее развитым странам выйти из этой категории. С нашей точки зрения, утверждение этих аспектов обзора является лишь началом процесса обеспечения того, чтобы в ходе среднесрочного обзора нашли отражение обязательства, взятые нами в 2015 году в целях достижения значимых результатов, которые станут залогом успешного выполнения этих обязательств наименее развитыми странами.

Группа 77 и Китай рассчитывают на активное, конструктивное и предметное взаимодействие с координаторами, всеми государствами-членами и государствами-наблюдателями в процессе разработки и согласования проекта итогового документа среднесрочного обзора в ходе подготовке к конференции, которая должна состояться в конце мая.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): На этом Генеральная Ассамблея завершает нынешний этап рассмотрения подпункта (а) пункта 23 повестки дня.

Заседание закрывается в 11 ч. 25 м.