Всемирная организация здравоохранения

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
Сто тридцать восьмая сессия **EB138/12**
Пункт 6.5 предварительной повестки дня **30 декабря 2015 г.**

Решение задач в рамках Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.): итоги Второй глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения – время для достижения результатов

Доклад Секретариата

1. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях гибнут более 1,2 миллиона человек и 50 миллионов получают телесные повреждения. Дорожно-транспортные происшествия являются ведущей причиной смерти среди людей в возрасте от 15 до 29 лет и занимают девятое место в числе причин смертности на глобальном уровне. Если в этой связи не будут приняты надлежащие меры, то, по прогнозам, аварии на дорогах станут к 2030 г. седьмой ведущей причиной смертности[1].

2. Особенно высокое бремя смертности ложится на страны с низким и средним уровнем доходов: хотя в этих странах в эксплуатации находится только половина из всех транспортных средств, зарегистрированных на глобальном уровне, все же на них приходится около 90% от общего числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий. Масштабы этих показателей смертности варьируются в зависимости от региона ВОЗ – от самых низких показателей смертности в Европейском регионе (9,3 случая смерти на 100 000 человек) и до самого высокого в Африканском регионе (26,6 случая смерти на 100 000 человек).

3. Около половины людей, которые гибнут на дорогах, – это уязвимые участники дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты). Вероятность получить травму в результате дорожно-транспортного происшествия также зависит от возраста (он выше среди детей и молодежи и людей пожилого

[1] Global health estimates. Geneva: World Health Organization; 2014 http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/en (по состоянию на 14 декабря 2015 г.).

возраста), пола (около трех четвертей случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на мужчин) и инвалидности.

4. Травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, имеют существенные последствия для общественного здравоохранения и развития. Миллионы людей, которые были ранены в дорожно-транспортных происшествиях, оказываются в больницах, что влечет за собой существенные медицинские расходы как для их семей, так и для правительств. Кроме того, в результате потери дохода, обусловленной смертью или травмами кормильца, некоторые семьи оказываются в состоянии нищеты. По оценкам, страны с низким и средним уровнем доходов теряют в результате дорожно-транспортных происшествий до 5% их валового внутреннего продукта[1].

5. Для того чтобы снизить показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, странам следует принять своего рода «безопасный системный подход». Этот подход строится на признании того факта, что организм человека уязвим и что люди допускают ошибки; он компенсирует эту подверженность ошибкам за счет упрощения соответствующих мер вмешательства, ориентированных не только на участников дорожного движения, но и на транспортные средства и дорожную инфраструктуру. Применение такого подхода предполагает необходимость межведомственного взаимодействия и сотрудничества между секторами здравоохранения, транспорта, образования, внутренних дел (полиция) и финансов.

6. Сочетание таких факторов, как применение надлежащих видов практики (например, принятие надлежащих законов и их осуществление), повышение осведомленности с помощью системы общественного маркетинга, совершенствование дорог и транспортных средств и принятие более адекватных мер после аварий, привело к существенному снижению показателей смертности и травматизма во многих странах. Расширение равноправного доступа к устойчивой системе мобильности, включая безопасный общественный транспорт и безопасное передвижение пешком и на велосипедах, – один из ключевых элементов снижения показателей смертности и травматизма, который обеспечивает при этом и другие преимущества, такие как сокращение выбросов и укрепление здоровья в результате повышения физической активности.

7. Для понимания и повышения уровня безопасности дорожного движения исключительно важное значение имеют сбор и анализ данных. Если некоторые государства-члены ввели в действие научно обоснованные и последовательные системы сбора и анализа данных, то многие другие все еще нуждаются в реализации на практике надежных систем, которые соответствовали бы международным стандартам в области сбора данных.

[1] International Road Assessment Programme (iRAP), The Global Cost of Road Crashes: Fact sheet, 2013, http://www.irap.net/en/about-irap-3/research-and-technical-papers (по состоянию на 14 декабря 2015 г.).

8. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в целом ряде резолюций, которые принимались с 2003 г., обратила внимание на кризисную ситуацию в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне и на необходимость применения надлежащих видов практики. В резолюции 58/289 о повышении безопасности дорожного движения на глобальном уровне (2004 г.) она предложила ВОЗ действовать, работая в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения на уровне системы Организации Объединенных Наций. Всемирная ассамблея здравоохранения приняла это предложение в резолюции WHA57.10 в 2004 г., после чего ВОЗ стала содействовать налаживанию системы «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения».

9. Это Сотрудничество представляет собой неофициальный консультативный механизм, цель которого состоит в облегчении международного сотрудничества и укреплении координации на глобальном и региональном уровнях, например посредством совместных действий в ходе проведения недель безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций на глобальном уровне и оказания поддержки в осуществлении надлежащих видов практики в странах. Дважды в год оно позволяет собрать вместе более 80 организаций-партнеров (включая государства-члены, органы системы Организации Объединенных Наций, многосторонние организации, академические учреждения, фонды, гражданское общество и структуры частного сектора) в целях координации деятельности в области безопасности дорожного движения, такой как проведение недель безопасности дорожного движения. Некоторые из его членов также сотрудничают в разработке нормативных руководств (которые издаются в виде серии справочников для директивных органов и специалистов-практиков[1]).

10. В 2009 г. правительство Российской Федерации провело у себя Первую всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения (Москва, 19-20 ноября 2009 г.), на которой делегаты приняли Московскую декларацию[2]. В тексте этой декларации они предложили Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций объявить 2011-2020 гг. в качестве Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

11. В 2010 г. Генеральная Ассамблея в резолюции 64/255 по повышению безопасности дорожного движения на глобальном уровне провозгласила в этой связи период 2011-2020 гг. в качестве Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях стабилизации и последующего снижения уровня смертности в условиях дорожного движения. Кроме того, она обратилась с призывом

[1] Публикации и ресурсы, касающиеся травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, доступны по адресу: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications /road_traffic/en/ (по состоянию на 14 декабря 2015 г.).

[2] http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf?ua=1 (по состоянию на 15 декабря 2015 г.).

принять меры в целях увеличения доли стран, в которых действует всеобъемлющее законодательство, касающееся основных факторов риска, с 15% до 50%[1]. Десятилетие действий, начало которому было положено более чем в 100 странах, позволило добиться существенных результатов на международном уровне, включая создание Глобального альянса неправительственных организаций по безопасности дорожного движения, издание серии докладов ВОЗ о ситуации в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне, дополнительные пожертвования со стороны благотворительных организаций в целях применения надлежащих видов практики на страновом уровне и улучшение законов, практики правоприменения и повышения осведомленности на национальном и местном уровнях.

12. Секретариат вносит свой вклад в осуществление Десятилетия действий, в частности, посредством:

- обеспечения функции лидерства в координации сотрудничества по безопасности дорожного движения в рамках Организации Объединенных Наций и оказания секретариатской поддержки в осуществлении Десятилетия действий;

- облегчения работы сторонников Десятилетия действий в области безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг. – неформальные группы государств-членов и международных учреждений, которые содействуют осуществлению Глобального плана на Десятилетие действий по обеспеченрию безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг.;

- мониторинга и применения надлежащих видов практики посредством периодических публикаций докладов о ситуации в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне;

- предоставления технической поддержки странам в целях совершенствования их законодательства в области безопасности дорожного движения и проведения энергичных кампаний в области общественного маркетинга; эти усилия привели к увеличению показателей использования ремней безопасности и мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств и к сокращению числа случаев превышения скорости и практики управления транспортными средствами и употребления алкоголя в целом ряде стран;

- оказания услуг в области наращивания потенциала, подготовки руководящих указаний и обеспечения технической поддержки государствам-членам в совершенствовании системы неотложной медицинской помощи людям, которые получили травмы и стали инвалидами в результате дорожных аварий, например путем более широкого применения единого национального

[1] Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 64/255 ((http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1, по состоянию на 14 декабря 2015 г.).

экстренного номера доступа и усовершенствованных учебных программ в аварийных ситуациях для специалистов сектора здравоохранения.

13. В сентябре 2015 г. проблема безопасности дорожного движения получила целенаправленное отражение в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 г., принятой Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций[1]. Целевой показатель 3.6 предусматривает к 2020 г. сократить на 50% во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, а цель 11.2 – обеспечить к 2030 г. такое положение, при котором все могли бы пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности путем расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

14. Участники второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения: время для достижения результатов (Бразилиа, 18-19 ноября 2015 г.), в том числе более 2000 делегатов и 52 министра и заместителей министра из 122 стран, приняли Бразилианскую декларацию[2], которая, в частности, призывает ВОЗ способствовать налаживанию процесса, который позволит определить и использовать национальные, региональные и глобальные задачи и показатели в целях снижения числа случаев смерти и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и начать процесс, который позволит определить и использовать показатели достижения целей в области безопасности дорожного движения, закрепленных в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

15. *Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 г.*[3] содержит описание некоторых улучшений в области безопасности дорожного движения за первые три года Десятилетия действий, включая стабилизацию числа случаев смерти в результате дорожного движения в мире на уровне 1,25 миллиона несмотря на то, что число транспортных средств на глобальном уровне увеличилось на 16%. В нем отмечается, что 17 стран усовершенствовали свое законодательство, как минимум, в отношении одного ключевого фактора риска. Вместе с тем, он также показывает необходимость проведения существенной дальнейшей работы: хотя в более чем половине государств-членов ВОЗ действуют надлежащие законы, регламентирующие использование ремней безопасности, все же такие надлежащие законы, которые регламентируют использование детских удерживающих устройств, ограничение скорости в городских районах и использование стандартных

[1] Резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 70/1 – Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г., см. http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1 (по состоянию на 16 декабря 2015 г.).

[2] http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf (по состоянию на 16 декабря 2015 г.).

[3] http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (по состоянию на 15 декабря 2015 г.).

мотоциклетных шлемов действуют всего лишь приблизительно в одной четверти стран; только в одной пятой стран действуют надлежащие законы, касающиеся управления транспортными средствами и употребления алкоголя. Кроме того, политика, поощряющая передвижение пешком и на велосипедах, осуществляется только в 92 странах.

ДЕЙСТВИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

16. Исполкому предлагается принять настоящий доклад к сведению.

= = =