

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
7 August 2003
Russian
Original: English

Пятьдесят восьмая сессия
Пункт 162 предварительной повестки дня*
Глобальный кризис в области безопасности
дорожного движения

Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения**Доклад Генерального секретаря***Резюме*

Настоящий документ подготовлен в ответ на резолюцию 57/309 Генеральной Ассамблеи. В нем обсуждается проблема травматизма в результате дорожных аварий, а также задачи предотвращения автомобильных аварий и их последствий. В нем подчеркивается, что проблема травматизма, являющегося следствием дорожных аварий, породила в настоящее время глобальный кризис в области общественного здравоохранения, для преодоления которого необходимо принять срочные меры на национальном и международном уровнях. В документе описываются масштабы данной проблемы, последствия в области здравоохранения, в социальной и экономической областях и факторы риска, а также решающие факторы, в силу которых некоторые группы населения оказываются предрасположенными к тому, чтобы стать жертвами травматизма в результате дорожных аварий. На основе полученных документов даны конкретные примеры предпринятых странами и организациями мер для того, чтобы особо подчеркнуть тот факт, что последствия дорожно-транспортных происшествий можно предотвратить, и чтобы обсудить основные элементы успешных стратегий их предотвращения. В документе содержится призыв к государствам-членам, особенно развивающимся странам, содействовать принятию более высоких обязательств по решению проблемы безопасности дорожного движения. В документе также рекомендуется подготовить последующие доклады о предпринятых шагах и мониторинге национальных показателей количества увечий и смертей в результате дорожно-транспортных происшествий.

* A/58/150.

I. Введение

1. Проблема травматизма в результате дорожных аварий является глобальной и затрагивает все слои общества. До настоящего времени проблема безопасности дорожного движения не получила надлежащего внимания на международном и национальном уровнях. Это объясняется отчасти: отсутствием надлежащей информации о масштабах данной проблемы и возможностях ее предотвращения; фаталистическим отношением к авариям на дорогах и отсутствием политической ответственности и многостороннего сотрудничества, которые необходимы для эффективного решения этой проблемы. Вместе с тем для смягчения проблемы дорожных аварий можно сделать довольно много. В самом деле, за последние несколько десятилетий многие страны с высоким уровнем доходов сумели сократить последствия своих дорожно-транспортных происшествий почти на 50 процентов. В настоящем документе обсуждаются имеющиеся сведения о травматизме, являющемся результатом дорожных аварий, а также трудности, которые необходимо преодолеть для решения этой проблемы.

2. До настоящего времени доклады в ответ на резолюцию 57/309 от 22 мая 2003 года представили следующие государства-члены, в которых они представили примеры того, как они решают проблему травматизма, являющегося результатом дорожных аварий: Китай, Оман, Польша, Словакия, Таиланд и Финляндия.

3. Настоящий доклад был подготовлен Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и в него были включены комментарии департаментов Секретариата и других подразделений системы Организации Объединенных Наций, а именно: Программы развития Организации Объединенных Наций, Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ), Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии, Департамента по экономическим и социальным вопросам, Отдела по вопросам социальной политики и развития, Отдела народонаселения, Статистического отдела, Международного валютного фонда и Всемирного банка.

II. Масштаб проблемы

4. В 2000 году в дорожных авариях в мире погибло, по подсчетам, 1,26 млн. человек. Коэффициент смертности в результате дорожных аварий в мире составил 2,2 процента и на их долю приходится 25 процентов всех смертей в результате травм и увечий. В мире в целом травмы и увечья являются основной причиной гибели людей в возрасте от 15 до 44 лет, причем на долю дорожно-транспортных происшествий приходится 25 процентов общего количества смертей.

5. Дорожно-транспортные происшествия наносят также большой ущерб здоровью людей. В 2000 году дорожные аварии были девятой по счету основной причиной смертности и заболеваемости, при этом на их долю приходилось 2,8 процента общего количества смертей и увечий в мире. По прогнозам Все-

мирной организации здравоохранения к 2020 году травматизм в результате дорожных аварий может стать третьей основной причиной гибели или увечий и станет более серьезной проблемой для здоровья людей, чем даже такие заболевания, как малярия, туберкулез и ВИЧ/СПИД.

III. Кто является жертвой

6. Количество и показатели травматизма, причиняемого в результате дорожных аварий, разнятся в зависимости от региона, возраста, пола и категории участников дорожного движения.

7. Больше всего от увечий в результате дорожных аварий страдают люди в странах с низким и средним уровнем доходов, где коэффициент травматизма непропорционально высок. Хотя транспортных средств на душу населения значительно больше в странах с высоким уровнем доходов, страны с низким и средним уровнем доходов несут наибольшие потери из-за травм и гибели людей в результате аварий на дорогах. Так, в 2000 году в странах с низким и средним уровнем доходов в результате дорожных аварий погибло более 1 миллиона человек (90 процентов от показателя общей смертности в результате дорожных аварий) и 125 000 человек (10 процентов) в странах с высоким уровнем доходов.

8. Масштаб проблемы, являющейся следствием дорожного травматизма, весьма различен в разных географических регионах. Из общего количества смертей в результате дорожных аварий, составившего в 2000 году 1,26 млн. человек, более трети (435 000 человек) приходится на Юго-Восточную Азию. И хотя на Юго-Восточную Азию приходится наибольшее количество смертей на дорогах в мире, самый высокий коэффициент смертности в результате дорожных аварий в Африке — 28 смертей на каждые 100 000 населения. Низкие показатели здоровья или заболеваемости в результате дорожных аварий также существенно разнятся в зависимости от региона, при этом на долю Юго-Восточной Азии приходится более трети всех заболеваний вследствие ежегодных дорожных аварий. Если сравнивать показатели смертности в зависимости от уровня моторизации, то картина региональных различий меняется. Так, в Швеции отмечается относительно низкий коэффициент смертности, составляющий 1,3 смертей на каждые 10 000 автотранспортных средств, в то время как в некоторых африканских странах этот коэффициент составляет более 100 смертей на каждые 10 000 транспортных средств.

9. Проблема увечий на дорогах затрагивает и проблемы равенства. От увечий в непропорционально большой степени страдают бедные слои населения в развивающихся странах, где жертвами дорожно-транспортных происшествий являются главным образом уязвимые участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, дети, пассажиры). В более развитых странах показатели увечий, причиняемых пешеходам, также чрезмерно разнятся в зависимости от принадлежности жертв к социальному слою. При этом дети из менее обеспеченных в социальном и экономическом плане слоев населения в большей степени, чем их более обеспеченные сверстники, подвержены угрозе смерти в результате столкновений с пешеходами. Другая проблема неравенства заключается в том, что более бедные в социально-экономическом плане группы населения имеют меньше возможностей для доступа к медицинским услугам, в ре-

зультате чего у них меньше шансов на выздоровление или выживание. Еще одной серьезной проблемой неравенства является тенденция к инвестированию все большего объема ресурсов в создание и поддержание инфраструктуры для частного моторизованного транспорта, в том время как потребности более широких слоев населения в услугах общественного транспорта предаются забвению.

10. Непропорционально велико число увечий, являющихся результатом дорожно-транспортных происшествий, среди молодежи. Более 50 процентов от общего показателя смертности в мире вследствие дорожно-транспортных происшествий приходится на возрастную группу от 15 до 44 лет. Показатель заболеваемости среди этой возрастной группы также самый высокий: на ее долю приходится 60 процентов показателя ежегодной заболеваемости в мире в результате увечий на дорогах.

11. В целом в мире показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий среди мужчин в три раза превышает аналогичный коэффициент среди женщин. Наиболее высокие коэффициенты смертности от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, в мире отмечаются среди мужского населения Юго-Восточной Азии и Африки. Показатель заболеваемости из-за травм, полученных вследствие дорожно-транспортных происшествий, также выше у мужчин, по сравнению с женщинами, причем в особенно тяжелом положении в этом смысле находится мужское население в Китае и Индии.

12. Количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий разнится в зависимости от категории участников дорожного движения (например, пешеходы, велосипедисты, те, кто находится в транспортных средствах, мотоциклисты и те, кто пользуется общественным транспортом). Последствия травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий для этих категорий участников дорожного движения сильно разнятся в зависимости от того, идет ли речь о странах с высоким или низким и средним уровнем доходов. Так, в большинстве стран с высоким уровнем доходов наибольшее число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий отмечается среди тех, кто находится в автомобиле (водители и пассажиры). Однако в развивающихся странах в автомобильных авариях гибнут главным образом те, кто не имеет своего автомобиля или кому он не доступен: пешеходы, мотоциклисты, велосипедисты и те, кто пользуется общественным транспортом. Так, по данным исследования, проведенного ЭКА в ряде африканских стран в 1997 году, пешеходы были жертвами дорожных аварий в 75 процентах случаев в Абиджане, 65 процентах случаев в Найроби и в 89 процентах случаев в Аддис-Абебе.

13. Нынешние и прогнозируемые тенденции моторизации свидетельствуют о том, что проблема увечий в результате дорожно-транспортных происшествий будет усугубляться и выльется в глобальный кризис в области общественного здравоохранения. Данные, поступающие из многих стран, указывают на наличие четкой взаимосвязи между растущими уровнями моторизации и количеством смертей на дорогах. Быстрые темпы моторизации, которые отмечаются во многих странах с низким и средним уровнем доходов, означают, что у этих стран будет меньше времени для решения проблемы, порождаемой постоянно растущим числом случаев травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, и для смягчения их отрицательных последствий. По оценкам

ВОЗ, сделанным в 1996 году, к 2020 году дорожные катастрофы станут второй наиболее серьезной причиной смертности и заболеваемости в развивающихся странах. Совсем иная картина наблюдается в странах с высоким уровнем доходов, где перспективное развитие означает, что процесс более широкого использования транспортных средств идет более медленными темпами, что позволяет таким образом одновременно предпринимать усилия по обеспечению безопасности на дорогах. Так, в Финляндии благодаря проводимой правительством на протяжении последних 30 лет кампании за повышение безопасности на дорогах количество смертей сократилось на 50 процентов и это при том, что количество транспортных средств на дорогах увеличилось втрое.

IV. Социально-экономические последствия

14. Травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий имеет огромные последствия для здравоохранения и социально-экономические последствия для отдельных граждан, семей, общин и государств.

15. Дорожные аварии не только оказывают прямое физическое и психологическое воздействие на тех, кто непосредственно стал жертвой дорожно-транспортных происшествий, но и ложатся тяжелым бременем на тех, кто имеет отношение к жертвам. Семья, друзья и общины, в которых проживают те, кто непосредственно стал жертвой дорожно-транспортных происшествий, могут также испытывать на себе краткосрочные и долговременные отрицательные социальные, физические и психологические последствия. Так, в Европейском союзе в дорожных авариях ежегодно погибают более 50 000 человек и более 150 000 остаются на всю жизнь инвалидами. В результате, более чем в 200 000 семей члены семьи погибают или остаются на всю жизнь инвалидами. Нередки случаи, когда в результате дорожной аварии становится инвалидом или погибает кормилец. Таким образом, помимо эмоциональных последствий тем, кто оказался затронут дорожной аварией, приходится мириться с сокращением семейного дохода, а зачастую и иметь дело с системой уголовного и/или гражданского правосудия.

16. Кроме того, дорожные аварии сопряжены со значительными косвенными последствиями: члены общества могут пострадать от дорожных аварий, даже если ни они, ни члены их семей не имеют непосредственного отношения к аварии. Например, из-за страха попасть в дорожную аварию пожилые люди могут бояться выходить из дому. Во многих странах с высоким уровнем доходов в результате все более широкого использования автомобилей люди стали меньше ходить пешком и вести менее подвижный образ жизни, что в свою очередь привело к таким отрицательным последствиям, как становящиеся все более распространенными ожирение и сердечно-сосудистые заболевания.

17. Травматизм и увечья, являющиеся результатом дорожных аварий, приводят к значительному оттоку средств, выделяемых на экономические цели, причем их объем составляет, как правило, от 1 до 3 процентов ВВП в год. По подсчетам, затраты, обусловленные травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, составляют в мире в целом 518 млрд. долл. США ежегодно. В развивающихся странах объем этих расходов составляет, по оценкам, 100 млрд. долл. США, то есть в два раза больше объема ежегодной помощи, выделяемой развивающимся странам на цели развития. Эти расходы включают прямые медицинские расходы, а также косвенные и долгосрочные расходы

ды. Особенно велик ущерб от травматизма в результате дорожных аварий в сфере экономики, и прежде всего в странах, которые пытаются покончить с бедностью и решить общие проблемы развития, ибо больше всего страдают от такого травматизма экономически активные возрастные группы населения.

18. Проблема безопасности дорожного движения актуальна для стран, которые стремятся обеспечить устойчивое развитие. На это обращалось особое внимание на многочисленных конференциях и, в частности, на состоявшемся в 2002 году Всемирном саммите по устойчивому развитию. Участники Саммита рекомендовали осуществлять комплексное планирование городского развития и развития транспорта в развивающихся странах, в которых идет быстрый процесс моторизации, а также делать больший упор на развитие общественного транспорта и альтернативных видов транспорта. Такие усилия должны помочь уменьшить отрицательные последствия все возрастающей моторизации.

V. Нехватка информации

19. Во многих странах качество данных, используемых для оценки ситуации в сфере безопасности дорожного движения, является низким, а показатели не стандартизированы, что затрудняет сопоставление данных. Зачастую данные противоречивы, например данные полиции и данные из источников системы здравоохранения. Ввиду представления неполных данных о травмах, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, также снижается ценность некоторых существующих источников данных. В странах, где налажены эффективный сбор, использование и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях, используется межсекторальный спектр источников (например, данные полиции, транспортных служб, служб здравоохранения).

20. Во многих странах проблема безопасности дорожного движения изучается недостаточно. По многим аспектам этой проблемы информация отсутствует. Финансирование исследований проблемы травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий несоизмеримо мало, учитывая его последствия как в плане смертности, так и заболеваемости. С точки зрения национальных правительств и учреждений, занимающихся вопросами развития, проблема экономических последствий дорожно-транспортных аварий, травм и гибели людей имеет исключительно важное значение. Однако во многих странах нет данных, необходимых для точного подсчета издержек, обусловленных дорожными авариями и их последствиями, для оценки экономической эффективности стратегий предотвращения дорожно-транспортных происшествий и для принятия решений относительно первоочередности той или иной стратегии.

21. Отсутствие исследований означает, что масштаб этой проблемы, ее последствия и затраты, связанные с принятием соответствующих мер, и эффективность этих мер, до конца не осознаны, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов.

VI. Факторы риска и решающие факторы

22. Был выявлен целый ряд факторов, которые влияют на вероятность получения травмы в результате дорожно-транспортного происшествия и которые можно изменить с помощью соответствующих мер. Эти факторы можно рас-

смаатривать в рамках «системного подхода», призванного помочь выявить все источники, которые ведут к авариям, и затем можно попытаться смягчить последствия аварий. Таким образом, можно было бы рассмотреть особые факторы риска или решающие факторы для транспортных средств, тех, кто находится в автомобилях, и дорожной среды.

23. *Превышение скорости.* Снижение скорости транспортного средства является одной из первоочередных задач в деле предотвращения дорожных аварий. Согласно результатам нескольких исследований о том, какова роль скорости в дорожно-транспортных происшествиях, при снижении скорости на 1 процент частотность несчастных случаев уменьшается на 2–3 процента, а количество случаев со смертельным исходом уменьшается примерно на 4–6 процентов. Травматизм среди пешеходов также в значительной степени обусловлен скоростью транспортного средства: с увеличением скорости автомобиля с 30 до 50 км в час вероятность гибели пешехода возрастает в 8 раз. Нежелание отстать от других участников движения является фактором, который ведет к значительному увеличению скорости транспортного средства, равно как и стремление производителей транспортных средств представлять их скоростные свойства в качестве одного из основных достоинств. Соревнование между коммерческими транспортными средствами — весьма распространенное явление во многих развивающихся странах — также ведет к увеличению скорости на дорогах, увеличивая, тем самым, риск дорожных столкновений. Такие простые меры, как трясущие полосы и контроль за соблюдением ограничений скорости на дорогах, могут способствовать снижению скорости движения и уменьшению травматизма.

24. *Алкоголь.* Установлено, что водители и пешеходы с любым содержанием алкоголя в крови чаще попадают в дорожные аварии, чем те, кто воздерживаются от употребления алкоголя; при этом и травмы, которые они получают, как правило, серьезнее. Установлено также, что принятие надлежащего законодательства и обеспечение эффективного соблюдения законов, направленных на борьбу с вождением в нетрезвом состоянии, являются действенным средством уменьшения вероятности гибели людей и причинения увечий в результате дорожно-транспортных происшествий.

25. *Шлемы.* В странах с низким и средним уровнем доходов, где идет быстрый процесс моторизации, стремительно увеличивается количество мотоциклов и, одновременно, количество травм головы. Как показывают результаты исследований, проведенных в странах с высоким уровнем доходов, использование удачно сконструированных шлемов позволяет сократить количество травм головы при дорожных авариях на 20–45 процентов. Однако в странах с низким уровнем доходов шлемы используются редко, поскольку, по мнению водителей, они душные, неудобные и дорогостоящие. Шлемы, которые производятся в странах с низким и средним уровнем доходов, не всегда сконструированы надлежащим образом, и поэтому не обеспечивают должной защиты в случае аварии. Использование шлемов, сделанных с учетом климатических особенностей и конкретных условий в странах с низким и средним уровнем доходов, а также применение законов, обязывающих использовать шлемы, и мер по их неукоснительному соблюдению могло бы значительно сократить число водителей мотоциклов, которые погибают или получают травмы в результате аварий.

26. *Устройства, обеспечивающие безопасность (ремни безопасности, устройства, ограничивающие движения детей).* Как показывает практика, в тех случаях, когда используются ремни безопасности, травмы, полученные в результате дорожных аварий, как правило, не столь тяжелы. Результаты последних исследований показывают, что использование ремней безопасности теми, кто находится на передних сиденьях, сокращает риск гибели при дорожных столкновениях примерно на 61 процент. Равным образом, нерегулярное или ненадлежащее использование устройств, сдерживающих движение детей, существенно увеличивает риск получения травмы. Так, результаты исследования, проведенного в Греции, свидетельствуют о том, что две трети всех травм, причиненных детям в результате автомобильных аварий, можно было бы избежать при надлежащем использовании устройств, ограничивающих движение детей. Тем не менее, в целом ситуация в разных странах с использованием кресел безопасности для детей и надлежащих устройств, ограничивающих движение детей, весьма различна. Вместе с тем очевидно, что такие устройства безопасности могут защитить тех, кто находится внутри транспортного средства, но отнюдь не уязвимых участников дорожного движения.

27. *Помощь в случаях травматизма.* Во многих странах поражает отсутствие надлежащей помощи в случаях травматизма в результате дорожных аварий. Отсутствие своевременной и эффективной первой помощи, а также длительные задержки с доставкой пострадавших в больницу (особенно в сельской местности) усугубляют последствия травм, причиняемых в результате дорожных аварий. В самих больницах нехватка подготовленного персонала, лекарств и материалов в отделениях неотложной помощи также являются факторами, повышающими показатели смертности и заболеваемости в результате дорожных аварий.

28. *Проектирование дорог и полосы отчуждения.* Более совершенное проектирование и эксплуатация дорог могли бы обеспечить существенное сокращение количества дорожных аварий и травм. Так, более четкие знаки и разметка являются весьма эффективными и не дорогостоящими средствами повышения безопасности на дорогах. При планировании дорожной инфраструктуры следует учитывать соображения безопасности, чтобы устранить предотвратимый риск, которому подвергаются, в частности, уязвимые участники дорожного движения.

29. *Внедрение стандартов безопасности дорожного движения.* Минимальные стандарты безопасности дорожного движения (такие, как ограничение скорости, правила по борьбе с употреблением алкоголя водителями, выдача водительских удостоверений и разрешений на использование транспортных средств и т.д.) являются ключевыми элементами успешных стратегий снижения травматизма в результате дорожных аварий.

30. *Обеспечение соблюдения правил безопасности дорожного движения.* Обеспечение соблюдения правил безопасности дорожного движения является решающим фактором уменьшения травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Как показывает опыт промышленно развитых стран, эффективность мер, призванных изменить модель поведения участников дорожного движения, в значительной степени зависит от того, насколько строго власти требуют их соблюдения. Поэтому исключительно важно обеспечить участие в разработке политики в области безопасности дорожного движения

правоохранительных органов. В Словакии, например, департамент дорожной полиции играет главную роль в разработке стратегии в вопросах безопасности дорожного движения и в обеспечении строгого выполнения принятых мер. Однако во многих странах с низким и средним уровнем доходов нехватка ресурсов, наличие административных проблем и/или коррупция являются факторами, которые могут способствовать неэффективному соблюдению существующих правил.

31. *Повышение безопасности транспортных средств.* В последние годы достигнут значительный прогресс в обеспечении безопасности тех, кто находится внутри транспортного средства, благодаря внедрению законодательно установленных требований в отношении прочности транспортного средства при лобовом и боковом ударах. Однако аналогичного прогресса в снижении травматизма пешеходов пока нет. Восемьдесят процентов от общего числа серьезных травм, которые получают пешеходы при столкновении с транспортным средством, составляют травмы от удара пешехода головой о бампер или капот. Более эффективную защиту как тех, кто находятся внутри транспортного средства, так и пешеходов можно обеспечить путем обязательного оборудования транспортных средств надлежащими средствами и устройствами безопасности. Необходимы соответствующее законодательство и меры по его соблюдению для того, чтобы обеспечить минимальные стандарты безопасности при разработке конструкций передней части транспортных средств, чтобы сделать их более безопасными. Необходимо также активно разрабатывать технологии безопасности, которые могли бы способствовать предотвращению столкновений на дорогах.

32. *Отсутствие программ технического осмотра транспортных средств.* Отсутствие надлежащего технического обслуживания транспортных средств и тяжелых транспортных средств являются факторами, которые усугубляют проблему травматизма на дорогах. Во многих странах при ежегодной регистрации транспортных средств проходить технический осмотр не требуется. Причиной этого могут быть отсутствие надлежащего персонала для проведения осмотра, нехватка ресурсов и/или недостаточное внимание к этой проблеме.

VII. Стратегии активного участия

33. Столкновения на дорогах можно предотвратить. Однако до настоящего времени усилия по решению проблемы дорожного травматизма зачастую оказывались неэффективными. Одной из причин этого может быть тенденция рассматривать проблему дорожного травматизма как проблему какого-то одного сектора. Анализ стратегий, которые позволили снизить дорожный травматизм, свидетельствует о необходимости безотлагательного перехода на многосекторальный подход, при котором решающую роль должны играть органы государственного здравоохранения.

34. Исторически сложилось так, что при решении проблемы дорожных аварий ответственность за аварию возлагалась на участника дорожного движения. Поэтому в основанной на таком подходе политике обеспечения безопасности на дорогах упор делался главным образом на меры в области образования, контроль и обеспечение соблюдения правил.

35. Нужен, однако, такой подход, при котором признавалось бы несовершенство участников дорожного движения и который был бы направлен на уменьшение числа дорожных аварий путем создания такой системы дорожного движения, которая учитывала бы это несовершенство его участников. При системном подходе не только водитель, но и среда (инфраструктура) и само транспортное средство рассматриваются как часть системы, внутри которой и происходят случаи травматизма на дорогах. В каждом из этих трех компонентов есть аспекты, которые повышают вероятность дорожной аварии и/или усугубляют серьезный характер столкновения. Так, доказано, что усталость водителя повышает опасность дорожного столкновения; автомобиль старой, не обеспечивающей безопасность, конструкции может также повышать вероятность гибели людей в дорожных авариях; нечеткая разметка на перекрестках может служить причиной увеличения числа столкновений. При системном подходе задача заключается в выявлении источников риска и последующем смягчении этих факторов. Поэтому такой подход предусматривает участие тех, кто строит и эксплуатирует дорожную систему, а также производителей транспортных средств, как в равной мере ответственных за уменьшение травматизма на дорогах. Так, в Финляндии Консультативный комитет по безопасности дорожного движения отвечает за выполнение конкретных задач, определяемых правительством. В его функции входит участие в разработке и обеспечение соблюдения законов по вопросам безопасности дорожного движения, улучшение элементов дорожной среды, которые повышают вероятность дорожно-транспортных столкновений, а также учет аспектов безопасности дорожного движения при разработке любой стратегии, которая имеет непосредственное отношение к положению в сфере безопасности дорожного движения в стране.

36. Целый ряд стратегий и политики в развитых странах способствовал резкому сокращению количества дорожных аварий. Однако просто скопировать эти стратегии в развивающихся странах нельзя. Задача состоит в том, чтобы адаптировать и оценить эти стратегии или разработать новые, специально предназначенные для развивающихся стран, особенно тех, где устрашающе быстро растет число жертв дорожных аварий.

37. Последствия аварий на дорогах можно уменьшить не только с помощью мер по предотвращению дорожного травматизма, но и путем создания всеобъемлющей и эффективной системы оказания помощи пострадавшим. Так, в Омане разработана всеобъемлющая система оказания помощи при травмах, которая предусматривает оказание первой помощи и лечение в больнице, реабилитацию тех, кто выжил в дорожных авариях, а также регистрацию всех случаев травм с целью сбора данных о последствиях и расходах, связанных с травматизмом в результате дорожных аварий.

38. Система государственного здравоохранения призвана играть важную роль в предотвращении случаев дорожного травматизма. В ее функции должны входить, в частности:

- сбор данных для того, чтобы показать последствия для здоровья, а также экономические последствия полученных травм путем сбора данных о количестве погибших и получивших травмы и координации усилий с другими источниками поступления данных (например, с полицией, следственными органами)

- обеспечение соответствующего лечения и реабилитации для всех пострадавших
- мониторинг и оценка мер по обеспечению безопасности дорожного движения
- пропаганда многосекторального подхода в вопросах предотвращения травматизма на дорогах.

39. Необходима мощная политическая поддержка. Проблема безопасности дорожного движения — это проблема политическая, которая нередко усугубляется напряженностью между различными слоями общества. Так, борьба за расширение прав уязвимых участников дорожного движения может породить напряженность с теми, кто выступает за более широкую моторизацию. Кроме того, зачастую нет ясного понимания точной роли и ответственности властей на местном, национальном и международном уровнях, что затрудняет оказание эффективной и неизменной политической поддержки.

40. Для повышения безопасности дорожного движения необходима сильная политическая воля со стороны правительств. Так, в Польше и Таиланде национальные программы обеспечения безопасности дорожного движения курируют заместитель председателя Совета министров и заместитель премьер-министра, соответственно. Однако эта политическая воля нуждается в поддержке в форме сотрудничества с другими надежными партнерами, которые заинтересованы в обеспечении безопасности дорожного движения (например, с организациями жертв аварий, производителями транспортных средств). Вместе с тем для повышения безопасности дорожного движения необходимо не только заручиться поддержкой лиц, ответственных за разработку политики, но и сформировать информированное гражданское общество, которое понимало бы, что травматизм, являющийся следствием дорожных аварий, вполне реально предотвратить. Свидетельством наличия политической воли являются, в частности, действующие программы обеспечения безопасности дорожного движения, которые предусматривают регулярный мониторинг, а также конкретное и регулярное финансирование для неуклонного осуществления предпринятых программ. Эти программы должны разрабатываться на основе национального законодательства, увязанного с соответствующими положениями международных конвенций, в том числе венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

VIII. Выводы и рекомендации

41. В настоящем документе обращается особое внимание на исключительно серьезные последствия травм, являющихся результатом дорожных аварий, с точки зрения смертности, заболеваемости, а также социально-экономических издержек. Кроме того, есть свидетельства того, что глобальный рост травматизма в результате дорожных аварий — это лишь начало, и что в дальнейшем это приведет к исключительно большим потерям в развивающихся странах.

42. Несмотря на масштабность проблемы травматизма в результате дорожных аварий, который ведет к увеличению смертности и заболеваемости во всем мире, национальное и международное финансирование меро-

приятий по решению этой проблемы и ее исследованию ограничено. Это относится прежде всего к странам с низким и средним уровнем доходов, которые несут неоправданно большое бремя в связи с той проблемой, причем характер этой проблемы в этих странах может быть совершенно иным. Там, где основными жертвами являются пешеходы, могут потребоваться совершенно иные меры, нежели в странах, где жертвами являются главным образом водители или пассажиры, находящиеся внутри относительно хорошо защищенных транспортных средств. Необходимы безотлагательные исследования для точного анализа этой проблемы и для определения перспективных и рентабельных стратегий в целях предотвращения дорожных аварий в различных условиях.

43. Травматизм, являющийся следствием дорожных аварий, можно предотвратить. При принятии надлежащих мер даже при скромном инвестировании можно добиться существенного сокращения количества травм при авариях на дорогах. Много могут сделать также государства — члены Организации Объединенных Наций и ее учреждения, если они будут делиться друг с другом своими ресурсами и знаниями и налаживать партнерские отношения. Во многих регионах эти партнерские отношения уже существуют. Так, в 1984 году ЭКА организовала первый Африканский конгресс по безопасности дорожного движения, который ставил перед собой цель улучшить систему выявления и количественного подсчета проблем безопасности дорожного движения на континенте. Последующие конгрессы использовали его результаты в качестве основы для разработки стратегий, которые позволили бы сократить число дорожных аварий в регионе.

44. Генеральной Ассамблее рекомендуется:

а) призвать систему Организации Объединенных Наций предпринять усилия для решения проблемы глобального кризиса безопасности дорожного движения. В частности рекомендуется оказать соответствующим учреждениям помощь в разработке дополнительных мероприятий с учетом масштабов этой проблемы и определить в рамках системы Организации Объединенных Наций координирующий орган для оказания содействия этим усилиям и для их координации в рамках Организации Объединенных Наций, а также между Организацией Объединенных Наций и многосторонними учреждениями. Различные учреждения могут предоставить разных специалистов и ресурсы, которые можно было бы использовать для эффективного решения этой проблемы. Так, помощь в сборе данных могут предоставить Всемирная организация здравоохранения, Всемирный банк, экономические комиссии Организации Объединенных Наций и ЮНИСЕФ. Поддержку в разработке политики в области безопасности дорожного движения могли бы оказать Всемирный банк и ЕЭК. Консультативную помощь в деле организации срочной медицинской помощи оказывает ВОЗ. Финансовую поддержку для осуществления усилий по обеспечению безопасности дорожного движения могли бы оказать Всемирный банк или Международный валютный фонд. Большинство учреждений Организации Объединенных Наций могли бы включить аспекты безопасности дорожного движения в свои стратегии в таких областях, как устойчивое развитие, окружающая среда, гендерная политика, политика в интересах детей или пожилых;

b) призвать государства-члены, в частности развивающиеся страны, на которых лежит основное бремя, обусловленное травматизмом в результате дорожных аварий, заняться решением проблемы травматизма на дорогах и добиваться уменьшения последствий дорожных столкновений. Это могло бы включать присоединение к международным конвенциям, направленным на решение этой проблемы, и осуществление их положений в полном объеме, а также разработку новых конвенций в областях, в которых таких конвенций пока нет. Так, в Словакии помимо подготовки новых поправок к законам, касающимся безопасности дорожного движения в стране, идет процесс включения всех соответствующих норм Европейского союза в национальное законодательство страны;

c) призвать каждое государство-член дать оценку своих собственных проблем безопасности дорожного движения и положения в стране. Это включает содействие и помощь в проведении исследований, которые помогли бы создать соответствующий потенциал и усовершенствовать методы сбора данных, а также поощрение сотрудничества между различными секторами для более эффективного отслеживания ситуации, использования данных и оценки. Для корректной оценки проблемы дорожного травматизма необходимо собирать данные не только о случаях смерти и заболеваемости, но и об экономических последствиях дорожного травматизма, для того чтобы можно было провести сравнение с другими социальными проблемами или первоочередными задачами правительств;

d) выступать за непрерывное и в большем объеме финансирование для учета проблемы травматизма на дорогах в первоочередных программах организаций системы Организации Объединенных Наций, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов;

e) рекомендовать, чтобы государства-члены добивались выделения достаточных ресурсов, сопоставимых с масштабом проблемы безопасности дорожного движения в своих странах. Это включает выявление новых источников доходов, которые естественно связаны с безопасностью дорожного движения;

f) рекомендовать, чтобы усилия по обеспечению безопасности дорожного движения осуществлялись под эгидой правительств государств-членов. Необходимо, чтобы за вопросы безопасности дорожного движения отвечало и отчитывалось одно учреждение или координационный центр, который бы обладал достаточными полномочиями и ресурсами для выполнения своих руководящих функций. Это учреждение должно отвечать за вовлечение других правительственных организаций и органов, чтобы создать благоприятные условия для решения проблемы безопасности дорожного движения. Равным образом, это учреждение должно отвечать за вовлечение граждан в участие в усилиях по обеспечению безопасности дорожного движения. Так, в Омане создан Национальный комитет за безопасность дорожного движения, независимый орган, в функции которого входит разработка законодательства, содействие улучшению транспортных служб и разъяснение важности проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;

g) призвать государства-члены разработать и реализовать национальную стратегию предотвращения травматизма на дорогах и соответствующие планы действий;

h) призвать государства-члены оказать содействие в налаживании многосекторального сотрудничества между различными министерствами и секторами. До настоящего времени никаких совместных усилий между секторами внутри стран не предпринимается, что находит свое отражение и на международном уровне, где усилия Организации Объединенных Наций и других заинтересованных сторон по-прежнему остаются разрозненными. Соответствующую роль в этих партнерских отношениях должна играть также система государственного здравоохранения;

i) рекомендовать, чтобы государства-члены осуществили конкретные меры для предотвращения дорожных аварий и минимизации их последствий. Они должны быть разработаны на основе конкретных данных и достоверного анализа случаев дорожного травматизма, должны учитывать специфику культуры и должны быть апробированы на местах. Принимаемые конкретные меры должны быть частью более широкой стратегии эффективного решения проблемы дорожных аварий;

j) поддержать развитие национального потенциала с помощью международного сотрудничества. Государства-члены следует призвать создавать, поддерживать и укреплять сети и партнерские отношения на национальном, региональном и глобальном уровнях, с тем чтобы содействовать эффективному сотрудничеству в решении проблем безопасности дорожного движения;

k) призвать региональные комиссии Организации Объединенных Наций включить в свои соответствующие программы работы мероприятия, которые будут i) содействовать внедрению наиболее успешной региональной практики в вопросах, касающихся безопасности дорожного движения; ii) оказывать государствам-членам помощь в разработке стандартов безопасности дорожного движения с учетом их конкретных условий; iii) поддерживать программы создания людского и технического потенциала в области безопасности дорожного движения; iv) содействовать разработке и реализации рациональной политики в области транспорта, включающей аспекты безопасности дорожного движения; v) содействовать принятию многосекторальных подходов в вопросах безопасности дорожного движения при наличии ясных целей и надлежащих структур управления и vi) содействовать разработке краткосрочных и среднесрочных стратегий для решения первоочередных задач обеспечения безопасности дорожного движения. Реализация этих мероприятий должна быть обеспечена дополнительными финансовыми ресурсами;

l) призвать государства-члены поощрять частный сектор на активное участие в мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения. Это могло бы включать принятие более активных усилий для того, чтобы сделать транспортные средства безопасными как для тех, кто находится внутри транспортных средств, так и для уязвимых участников дорожного движения, например, путем разработки более безопасных конструкций передней части автомобиля. Например, в Таиланде некоторые автомобилестроители стали инициаторами кампаний за безопасность до-

рожного движения, в том числе кампании за предотвращение использования водителями мобильных телефонов во время езды. Работодателей в частном секторе также можно было бы призвать принять активное участие в мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения и поддерживать инициативы гражданского общества в вопросах безопасности дорожного движения.
