

**Вторая всемирная конференция высокого уровня по безопасности дорожного движения:
время для результатов
Бразилиа, 18-19 ноября 2015 г.
Бразилианская декларация**

(ВВЕДЕНИЕ) PP1. Мы, министры и главы делегаций, собравшиеся в Бразилиа, Бразилиа, 18-19 ноября 2015 г. на Вторую всемирную конференцию высокого уровня по безопасности дорожного движения в координации с представителями международных, региональных и субрегиональных организаций и неправительственных организаций, академических учреждений и частного сектора, в т.ч. филантропических и корпоративных доноров; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP2. Отмечая лидерство правительства Федеративной Республики Бразилии в подготовке и организации приема этой Второй всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения и лидерство Российской Федерации и Султаната Омана, возглавивших процесс принятия соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ) PP3. Будучи обеспокоены тем, что в свете Доклада Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г. дорожное движение по-прежнему является серьезной проблемой развития, проблемой общественного здравоохранения и ведущей причиной смертности и травматизма во всем мире, поскольку в дорожно-транспортных происшествиях погибают более 1,25 млн. человек и получают травмы до 50 млн. человек в год, причем 90% этих потерь приходится на развивающиеся страны¹; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP3bis.alt Подчеркивая важную роль общественного здравоохранения в плане сокращения жертв и травматизма в результате дорожного движения и улучшения состояния здоровья, а также роль систем здравоохранения, в т.ч. в результате обеспечения всеобщего охвата медицинским обслуживанием; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP4. Будучи также обеспокоены тем, что дорожно-транспортные происшествия являются ведущей причиной смерти среди детей и молодежи в возрасте 15-29 лет и отмечая, что более двух третей жертв дорожно-транспортных происшествий составляют мужчины²; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP5. Признавая, что с учетом страданий людей и глобальных издержек, оцениваемых в 1 850 млрд. долл. США³ в год, сокращение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий становится неотложным приоритетом в области развития и что инвестиции в обеспечение безопасности дорожного движения оказывают позитивное воздействие на общественное здравоохранение и экономику; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

¹ ВОЗ, Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.

² ВОЗ, Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г.

³ iRAP, The Global Cost of Road Crashes, 2013.

(ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ДЕЙСТВИЙ И СРЕДНЕСРОЧНОГО ОБЗОРА) PP6.

Ссылаясь на рекомендации Московской декларации, принятой в 2009 г. Первой всемирной министерской конференцией по безопасности дорожного движения; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP7. *Будучи убеждены* в необходимости соответствующего межсекторального международного сотрудничества и межсекторальных национальных действий для осуществления цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. “стабилизировать и затем снизить прогнозируемый уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в мире”; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP7bis. *Приветствуя* включение в рамках 3-й цели устойчивого развития (ЦУР) Повестки дня в области устойчивого развития 2030 г. задачи "к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий" и *подтверждая* нашу готовность активизировать как национальные действия, так и международное сотрудничество с целью решения этой задачи⁴; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP7bis.bis Признавая необходимость того, чтобы страны приняли или усовершенствовали и усилили меры по мониторингу серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий в целях содействия усилиям по решению к к 2020 г. задачи сократить во всем мире вдвое число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP7ter. *Приветствуя также* включение в ЦУР 11 задачи “к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, приемлемыми по цене, доступными и устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц” в качестве неотъемлемого элемента Повестки дня в области устойчивого развития 2030 г.⁵; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP8. *Отмечая,* что подавляющее большинство случаев смерти и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий являются предсказуемыми и предотвратимыми и что в середине Десятилетия действий многое еще остается сделать, несмотря на определенный прогресс и улучшения во многих, в т.ч. развивающихся, странах; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP9. Признавая, что акцент лишь на пользователей дорог, как причины дорожно-транспортных происшествий, неуместен и недостаточен, поскольку ДТП являются следствием многочисленных причин, многие из которых связаны с социальными детерминантами и факторами рисков (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ) PP10. *Приветствуя* констатацию Конференцией Организации Объединенных Наций 2012 г. по устойчивому развитию (Рио+20) того факта, что повышение безопасности дорожного движения может способствовать достижению более широких

⁴ Окончательная формулировка этого пункта будет отражать окончательный текст, включенный в Повестку дня в области устойчивого развития 2030 г., которая будет принята в сентябре 2015 года.

⁵ Тот же текст, что и в сноске 4.

целей международного развития и что транспорт и мобильность имеют центральное значение для устойчивого развития; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP11 – ПУНКТ ИСКЛЮЧЕН (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ОТВЕТСТВЕННОСТЬ) PP12. *Вновь заявляя*, что обеспечение основных условий и услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP13. *Отмечая* при этом общую ответственность в деле продвижения к избавлению человечества от смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и то, что решение проблемы безопасности дорожного движения требует сотрудничества многих заинтересованных сторон; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP13bis. *Принимая во внимание* важную роль пассивной безопасности в достигнутом прогрессе в предотвращении смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и призывая производителей транспортных средств и средств безопасности и далее наращивать усилия по повышению существующих уровней пассивной безопасности во всем мире; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(СОЦИАЛЬНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ И МОБИЛЬНОСТЬ – КОМПОНЕНТ 2) PP14. *Учитывая*, что смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий являются также проблемой социальной справедливости, поскольку неимущие и уязвимые лица чаще всего являются также уязвимыми пользователями дорог (пешеходами, велосипедистами, пользователями моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств и пассажирами небезопасного общественного транспорта), которые в непропорциональной степени страдают от рисков и дорожно-транспортных происшествий аварий и уязвимы в их отношении, что может повлечь порочный круг нищеты, усугубляемый потерей доходов, а также *напоминая*, что целью политики обеспечения дорожной безопасности должно являться гарантирование защиты всем пользователям; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP15. *Признавая*, что обеспечение безопасности дорожного движения требует решения более широких вопросов справедливого доступа к мобильности и что стимулирование устойчивых видов транспорта, в частности безопасного общественного транспорта и безопасной ходьбы и передвижения на велосипеде, является ключевым элементом безопасности дорожного движения; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP16. *Подчеркивая* важность уделения надлежащего внимания вопросам обеспечения устойчивой мобильности в городах и повышения доступности маршрутов, деятельности, услуг и товаров в процессе формулирования Новой повестки дня для городов, которая будет принята Конференцией Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию городов и жилью (Хабитат III) в Кито, Эквадор, в октябре 2016 года; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ ООН – КОМПОНЕНТ 1) PP17. *Подтверждая* роль и важность правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, например Конвенций 1949 и 1968 гг. о дорожном движении, Конвенции 1968 г. о дорожных знаках и сигналах, соглашений 1958 и 1998 гг. о технических правилах в отношении транспортных средств, Соглашения 1997 г. о периодическом техническом контроле транспортных средств и Соглашения 1957 г. о перевозке опасных товаров; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О ФАКТОРАХ РИСКА – КОМПОНЕНТЫ 1, 3, 4) PP18. *Выражая признательность* государствам, которые приняли всеобъемлющее законодательство по основным факторам риска, в т.ч. о неиспользовании ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, употреблении алкоголя и управлении транспортными средствами, превышении установленной скорости, и *обращая внимание* на другие факторы риска, например медицинские состояния и препараты, влияющие на безопасное управление транспортными средствами, усталость, употребление наркотических, психотропных препаратов и психоактивных веществ, сотовых телефонов и других электронных и текстовых устройств; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОБЛЮДЕНИЯ ЗАКОНОВ И КАМПАНИИ ПОВЫШЕНИЯ ИНФОРМИРОВАННОСТИ – КОМПОНЕНТ 4) PP19. *Учитывая* решающее значение мер по обеспечению соблюдения законов о дорожном движении, подкрепляемых разумной практикой мониторинга рисков, и роль кампаний повышения информированности в деле предупреждения дорожно-транспортных происшествий, а также сведения к минимуму причиняемого ими травматизма и ущерба; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ ПАМЯТИ – КОМПОНЕНТ 5) PP20. *Отмечая* приверженность государств и гражданского общества обеспечению безопасности дорожного движения путем соблюдения ежегодного Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, а также Недель безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP21. *Отмечая* прогресс, достигнутый некоторыми странами в обеспечении всеобщего доступа к медицинской и комплексной помощи на добольничном, больничном, постбольничном и реабилитационном этапах жертв дорожно-транспортных происшествий, в т.ч. в укреплении оказания помощи многочисленным жертвам; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ООН И ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СУБЪЕКТЫ) PP22. *Отмечая* работу системы Организации Объединенных Наций, в частности руководство со стороны ВОЗ в роли координатора, которая тесно сотрудничает с региональными комиссиями ООН, в частности, Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), в разработке Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг., приверженность Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Детского фонда Организации Объединенных Наций (ЮНИСЕФ) и Международной организации труда (МОТ) в числе прочих учреждений оказанию поддержки в этих усилиях, а также приверженность Всемирного банка и региональных банков развитию осуществлению проектов и программ в области обеспечения безопасности дорожного движения, в частности в развивающихся странах; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP22alt. Подчеркивая роль «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» в качестве консультативного механизма по содействию международному сотрудничеству в области обеспечения безопасности дорожного движения; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP22bis. Приветствуя создание Консультативной группы высокого уровня по устойчивому транспорту и отмечая назначение специального посланника Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения в качестве эффективных шагов к усилению международных мер по сокращению численности случаев смерти и травматизма в мире, связанных с дорожно-транспортными происшествиями; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP23bis. Приглашая правительства и все соответствующие заинтересованные стороны сотрудничать с Консультативной группой высокого уровня Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по устойчивому транспорту и учитывать должным образом ее рекомендации относительно безопасности дорожного движения; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО) PP23. *Принимая во внимание* важность укрепления потенциала и дальнейшего международного сотрудничества, включая развитие сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества, в т.ч. между странами с общими трансграничными дорогами с целью поддержки усилий по повышению безопасности дорожного движения, особенно в развивающихся странах, а также оказания, в соответствующих случаях, финансовой и технической поддержки, направленной на достижение целей Десятилетия действий, а также целей Повестки дня в области устойчивого развития 2030 года; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

PP24. *Будучи преисполнены решимости* вынести уроки из прошлого опыта и использовать в качестве основы реализованные достижения; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ) (ОРО) Вновь провозглашаем свою приверженность Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. и своевременному осуществлению в полном объеме Глобального плана Десятилетия действий и постановляем: (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[Рекомендуемые меры усиления управления безопасностью дорожного движения]
(Колумбия)

(КОМПОНЕНТ 1 – УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ)

(РОЛЬ ГОСУДАРСТВА/КООРДИНАЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ) OP1. Рекомендовать государствам, которые еще не сделали этого, назначить и/или укрепить финансируемые головные учреждения и соответствующие координационные механизмы на национальном и субнациональном уровнях, а также укреплять сотрудничество между правительствами, в том числе парламентскими органами, гражданским обществом, академическими кругами, частным сектором и филантропическими фондами в этой области; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

OP1bis. Призвать гражданское общество, академические круги, частный сектор и филантропические фонды усилить свою приверженность ускорению осуществления Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг.; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО/НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ, ЦЕЛЬ ДЕСЯТИЛЕТИЯ) OP2. Предложить государствам, которые еще не сделали этого, удвоить свои усилия по разработке и осуществлению национальных планов обеспечения безопасности дорожного движения и принять и обеспечить соблюдение комплексного законодательства в соответствии с Глобальным планом Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. с тем, чтобы достичь к 2020 г. цель повысить с 15% до, по крайней мере, 50% долю стран с комплексным законодательством об основных факторах риска, включая неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и шлемов, употребление алкоголя и управление транспортными средствами и превышение установленной скорости, как это было согласовано в резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 2010 г.; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

НОВЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА ОР3. Определить другие факторы риска, отвлекающие от управления транспортными средствами или негативно воздействующие на него, например, медицинские состояния и препараты, которые влияют на безопасное управление транспортными средствами, усталость, использование наркотических, психотропных препаратов и психоактивных веществ, визуальные отвлекающие факторы дорожной обстановки, сотовые телефоны и другие электронные и текстовые устройства, и принять, в соответствующих случаях, эффективное и основанное на фактических данных законодательство; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(СТАНДАРТИЗАЦИЯ ДАННЫХ) ОР4. Повысить качество систематического и консолидированного сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях, в т.ч. информации из различных источников, а также о смертности и заболеваемости и случаях потери трудоспособности, включая дезагрегированные данные; чтобы решить проблемы надежности данных и занижения отчетности, сбор данных следует производить силами соответствующих властей, в т.ч. дорожной полиции и медицинских служб, в соответствии с международными стандартами и определениями; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

ОР5. Предлагает ВОЗ продолжить стандартизацию определений, показателей и методов представления отчетности, в т.ч. о жертвах, травмах и факторах риска дорожно-транспортных происшествий, с целью обеспечения сопоставимой информации; [и дальнейшего развития существующей надлежащей практики в этой области; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ) ОР6. Поощрять проведение научных исследований и обмен результатами в порядке поддержки основанных на фактических данных подходов к предотвращению дорожно-транспортных происшествий, случаев смерти и травматизма и для смягчения их последствий; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОГОВОРЫ) ОР7. Рекомендовать государствам, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о присоединении к правовым документам ООН по безопасности дорожного движения или об их ратификации, а также включиться в работу специализированных форумов ООН по вопросам транспорта; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[[Рекомендуемые] меры обеспечения устойчивых видов транспорта и более безопасных дорог] (Колумбия)

(КОМПОНЕНТ 2 – БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ И МОБИЛЬНОСТЬ)

(УСТОЙЧИВЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА/СОЦИАЛЬНАЯ СПРАВЕДЛИВОСТЬ) ОР8. Содействовать развитию экологически рациональных, безопасных, доступных и приемлемых в ценовом отношении качественных видов транспорта, особенно общественного и немоторизованного, а также безопасной интермодальной интеграции в качестве средства улучшения безопасности дорожного движения, социальной справедливости, общественного здравоохранения, городского планирования, включая устойчивость городов и связей между городами и сельской местностью, и в этой связи учитывать безопасность дорожного движения и мобильность в качестве элемента усилий по достижению устойчивого развития; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(НЕМОТОРИЗОВАННЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА) ОР9. Принять, осуществлять и обеспечить соблюдение мер политики и мероприятий по активной защите и усилению безопасности пешеходов и мобильности велосипедистов, например с помощью пешеходных и

велосипедных дорожек и/или троп, надлежащего освещения, камер контроля скорости, дорожных знаков и разметки с тем, чтобы также улучшить безопасность дорожного движения и состояние здоровья в более широком плане, в частности предупреждение травм и неинфекционных заболеваний; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

ОР10. Установить и обеспечить соблюдение надлежащих безопасных ограничений скорости, подкрепляемое такими соответствующими мерами безопасности, как дорожные знаки, камеры контроля скорости и другие средства ограничения скорости, особенно в окрестностях школ и жилых зон, чтобы обеспечить безопасность всех пользователей дорог; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ПРОЦЕСС ХАБИТАТА III) ОР11. Призвать Конференцию Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию городов и жилью (Хабитат III) уделить в будущей Новой программе развития городов соответствующее внимание безопасности дорожного движения и доступу к безопасному общественному транспорту и немоторизованным видам транспорта с учетом того, что большинство случаев смерти и травматизма происходят в городских районах; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(УЯЗВИМЫЕ ГРУППЫ НАСЕЛЕНИЯ) ОР12. Настоятельно призвать государства продвигать, адаптировать и осуществлять меры политики по обеспечению безопасности дорожного движения с целью защиты уязвимых групп населения среди пользователей дорог, особенно детей, молодежи, пожилых и лиц с инвалидностью, с соблюдением соответствующих правовых документов ООН, в т.ч. Конвенции о правах ребенка и Конвенции о правах инвалидов; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ЛИЦА С ИНВАЛИДНОСТЬЮ) ОР13. Принять соответствующие меры к обеспечению того, чтобы лица с инвалидностью и другие пользователи с ограниченной мобильностью имели наравне с другими физический доступ к дорогам и прилегающим зонам, а также к транспорту как в городских, так и в сельских районах; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ГЕНДЕРНЫЙ АСПЕКТ) ОР14. Учитывать в полной мере гендерный аспект во всех случаях формулирования и осуществления политики в отношении мобильности и безопасности дорожного движения, особенно применительно к дорогам и окружающим зонам и общественному транспорту; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(БОЛЕЕ БЕЗОПАСНАЯ ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА) ОР15. Поощрять усилия по обеспечению безопасности и защиты всех пользователей дорог с помощью более безопасной дорожной инфраструктуры, особенно на дорогах наибольшего риска с высокими показателями аварийности с участием как моторизованных, так и немоторизованных видов транспорта, с помощью сочетания надлежащего планирования и оценки безопасности, проектирования, строительства и обслуживания дорог с учетом географической специфики страны; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(МОТОЦИКЛЫ) ОР16. Поощрять государства разрабатывать и осуществлять комплексное законодательство и меры политики в отношении мотоциклов, включая обучение, выдачу водительских прав, регистрацию транспортных средств, условия труда и использование мотоциклистами шлемов и личных средств безопасности ввиду непропорционально большой и возрастающей численности случаев смерти и травматизма среди мотоциклистов во всем мире, особенно в развивающихся странах; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[Рекомендуемые меры с целью продвижения и разработки более безопасных транспортных средств] (Колумбия)

(КОМПОНЕНТ 3 – БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА)

(НОРМАТИВЫ БЕЗОПАСНОСТИ) ОР17. Содействовать мерам политики и мероприятиям по осуществлению нормативов Организации Объединенных Наций по безопасности транспортных средств или эквивалентных национальных стандартов с целью обеспечения того, чтобы все новые автотранспортные средства соответствовали минимальным нормативным положениям о защите водителя/пассажира и других пользователей дорог с помощью ремней безопасности, подушек безопасности и систем активной безопасности, например антиблокировочной системы тормозов (ABS) и электронного контроля устойчивости (ESC), устанавливаемых в качестве стандартного оборудования; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

ОР17bis. Поощрять национальные усилия и международное сотрудничество по обеспечению того, чтобы вопросы безопасности дорожного движения, качества воздуха и утилизации транспортных средств, находящихся как в индивидуальном, так и в общественном пользовании, решались с учетом подержанных транспортных средств; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ) ОР18. Призывать государства внедрять новые технологии управления дорожным движением и интеллектуальные транспортные системы с целью снизить риск дорожно-транспортных происшествий и максимально повысить эффективность реагирования; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[Рекомендуемые меры повышения информированности и обучения более безопасному пользованию дорогами] (Колумбия)

(КОМПОНЕНТ 4 – БОЛЕЕ БЕЗОПАСНОЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ ДОРОГАМИ)

(ДТП, СВЯЗАННЫЕ С РАБОТОЙ) ОР19. Разработать меры государственной политики по сокращению дорожно-транспортных происшествий, связанных с работой, при участии работодателей и работающих с целью обеспечить соблюдение международных стандартов по безопасности и охране здоровья на рабочем месте, дорожной безопасности и надлежащему состоянию дорог и транспортных средств, уделяя особое внимание вопросам условий труда профессиональных водителей; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(КАМПАНИИ) ОР20. Повышать информированность о факторах риска для безопасности дорожного движения, мерах защиты и профилактики и проводить информационно-разъяснительные мероприятия с участием многочисленных заинтересованных сторон и кампании социального маркетинга с упором на важность взаимосвязи между безопасностью дорожного движения и здоровым образом жизни; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ПРОСВЕТИТЕЛЬСКИЕ КАМПАНИИ) ОР21. Разработать и осуществлять комплексные, инклюзивные и основанные на фактических данных образовательные и учебные программы, основанные на обучении и тестировании на протяжении всей жизни, для стимулирования ответственного поведения всех пользователей дорог в целях обеспечения мирной дорожной и социальной среды, а также информированности о факторах риска; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(МЕРЫ ПРИНУЖДЕНИЯ) ОР22. Усилить стратегии обеспечения порядка на дорогах силами полиции и меры обеспечения соблюдения дорожных правил с целью сократить дорожно-транспортные происшествия, в т.ч. содействуя интеграции между учреждениями по

обеспечению соблюдения правил дорожного движения в обеспечении порядка и проведении инспекций, а также в сборе данных о дорожной инфраструктуре и дорожно-транспортных происшествиях; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[Рекомендуемые меры по совершенствованию реагирования после дорожно-транспортных происшествий] (Колумбия)

(КОМПОНЕТ 5 – РЕАГИРОВАНИЕ ПОСЛЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ)

(МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ) ОР23. Укреплять оказание дополнительной помощи, в т.ч. службы скорой помощи и реагирование непосредственно после дорожно-транспортного происшествия, руководства по оказанию травматологической помощи в больницах и амбулаторных учреждениях и службы реабилитации путем осуществления соответствующего законодательства, укрепления потенциала и улучшения своевременного доступа к комплексной медицинской помощи, и предложить ВОЗ оказать государствам-членам поддержку в их национальных усилиях; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(РЕАБИЛИТАЦИЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ) ОР24. Обеспечить на раннем этапе реабилитацию и социальную реинтеграцию, в т.ч. в сфере труда, лицам, получившим травмы и инвалидность в результате дорожно-транспортных происшествий, и всестороннюю поддержку жертвам дорожно-транспортных происшествий и их семьям; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

[Рекомендуемые меры по усилению сотрудничества и координации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в мире] (Колумбия)

(МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ)

(МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО) ОР25. Предложить правительствам и учреждениям по обеспечению безопасности дорожного движения продолжить и усилить свою деятельность в рамках международного сотрудничества в целях информирования о надлежащей практике и усвоенных уроках, передачи знаний, содействия доступу к инновационным и устойчивым технологиям и укрепления потенциала в соответствии с Глобальным планом Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. и Повесткой дня в области устойчивого развития 2030 г.; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(НОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ) ОР26. Предложить всем соответствующим заинтересованным сторонам и особенно сообществу доноров расширить масштабы финансирования безопасности дорожного движения и рассмотреть возможность использования инновационных механизмов финансирования для поддержки исследований и осуществления политики на глобальном, региональном, национальном и местном уровнях; (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ОБЗОР ДОСТИГНУТОГО ПРОГРЕССА) ОР27. ПУНКТ ИСКЛЮЧЕН (СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ПОКАЗАТЕЛИ ЦУР) ОР28. Призвать ВОЗ в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций содействовать с помощью существующих механизмов прозрачному, устойчивому и коллегиальному процессу с участием всех заинтересованных сторон разработки национальных, региональных и глобальных целевых ориентиров по сокращению дорожно-транспортных происшествий и вызванных ими жертв и включиться в

процесс формулирования и использования показателей к задачам в рамках Целей устойчивого развития (ЦУР), относящимся к безопасности дорожного движения;
(СОГЛАСОВАНО AD REF)

(ОДОБРЕНИЕ ГА ООН) ОР29. Предлагает Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций одобрить содержание этой декларации. (СОГЛАСОВАНО AD REF)

== =