

Бразилианская декларация

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

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;

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;

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)

PP4 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;

PP5. 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;

PP6. 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;

PP7. Ссылаясь на рекомендации Московской декларации, принятой в 2009 г. Первой всемирной министерской конференцией по безопасности дорожного движения;

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.

PP8. 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”;

PP9. 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 задачи;

PP10Признавая 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;

PP11. 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.;

PP12. 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;

PP133. 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

PP14. 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 целей международного развития и что транспорт и мобильность имеют центральное значение для устойчивого развития;

PP15. Вновь заявляя, что обеспечение основных условий и услуг для решения проблемы безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств;

PP16. 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;

PP17. 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;

PP18. *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;

PP19. *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;

PP20. *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;

PP21. *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;

PP22. *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;

PP23. *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;

PP24. *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;

PP25. *Отмечая прогресс, достигнутый некоторыми странами в обеспечении всеобщего доступа к медицинской и комплексной помощи на добольничном, больничном, постбольничном и реинтеграционном этапах жертв дорожно-транспортных происшествий, в т.ч. в укреплении оказания помощи многочисленным жертвам;*

PP26. *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 развития осуществлению проектов и программ в области обеспечения безопасности дорожного движения, в частности в развивающихся странах;*

PP27. *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;*

PP28. *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;*

PP29. *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;*

PP30. *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;*

PP31. *Будучи преисполнены решимости вынести уроки из прошлого опыта и использовать в качестве основы реализованные достижения;*

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:

Рекомендуемые меры усиления Управления Безопасностью Дорожного Движения и улучшения законодательства и его исполнения

ОР1. 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;

ОР2. 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.;

ОР3. 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.;

ОР4. 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;

ОР5. 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;

ОР6. 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;

ОР7. 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;

ОР8. 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;

ОР9. Призывать государства внедрять новые технологии управления дорожным движением и интеллектуальные транспортные системы с целью снизить риск дорожно-транспортных происшествий и максимально повысить эффективность реагирования;

ОР10. 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;

Рекомендуемые меры обеспечения более безопасных дорог и использования более устойчивых видов транспорта

ОР11. 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;

ОР12. 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;

ОР13. 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;

ОР14. 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;

ОР15. 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;

Рекомендуемые действия по защите уязвимых групп населения среди пользователей дорог

ОР16. 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;

ОР17. 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;

ОР18. 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;

ОР19. 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;

Рекомендуемые меры с целью разработки и продвижения более безопасных транспортных средств

ОР20. 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;

ОР21. 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;

Рекомендуемые меры повышения информированности и наращивание потенциала пользователей дорог

ОР22. 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;

ОР23. 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;

ОР24. 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;

Рекомендуемые меры по совершенствованию реагирования после дорожно-транспортных происшествий и услуг реабилитации

ОР25. 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;

ОР26. 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;

Рекомендуемые меры по усилению сотрудничества и координации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в мире

ОР27. 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.;

ОР28. 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;

ОР29. 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;

ОР30. Предлагает Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций одобрить содержание этой декларации.

== =