

ПЕРВАЯ ВСЕМИРНАЯ МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



МОСКВА 2009 | 19 – 20 НОЯБРЯ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



WORLD BANK GLOBAL
ROAD SAFETY FACILITY



FIA Foundation
for the Automobile and Society



СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО	2
О КОНФЕРЕНЦИИ	3
МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ КОМИТЕТ	4
ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ	4
ПРОГРАММА КОНФЕРЕНЦИИ	5
ТЕЗИСЫ ДОКЛАДЧИКОВ СЕКЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ	18
МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ	33
ПАРТНЕРЫ	39



ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Уважаемые коллеги! Дамы и господа!

Приветствую Вас на Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. Мы принимаем участие в историческом событии: впервые проблема безопасности движения рассматривается на столь высоком уровне.



Для людей, чья работа – спасать жизни на дорогах, сегодня очевидно, что поодиночке, силами отдельных государств, проблему решить невозможно. Глобализация сделала границы прозрачными, люди свободно перемещаются по планете, и поэтому уже невозможно эффективно бороться за безопасность дорожного движения только в рамках национальных программ.

2009 год станет началом перехода от индивидуальных, региональных и национальных программ по безопасности на дорогах к глобальной системе, учитывающей особенности разных стран и лучший мировой опыт. Впервые перед нами поставлена задача глобальной борьбы за безопасность дорожного движения. И вместе мы в силах справиться с ней!

Сам факт проведения Конференции на столь высоком уровне является прорывом. Встречи и обсуждения проходят уже давно и регулярно. Конференция в Москве соберёт всех, кто реально борется за безопасность на дорогах планеты, для выработки предметного решения проблемы.

На стадии организации Конференции в мероприятие были заложены стандарты работы, которые позволят сделать наши совместные усилия действительно эффективными. Наша цель – разработать механизмы поступательной борьбы за глобальную безопасность на дорогах, начиная с систематизации документов по этой теме (выступлений, докладов, дискуссий, итоговых решений) и заканчивая составлением единой базы мирового опыта, которая позволит решать национальные задачи дорожной безопасности так, чтобы эти изменения были ощутимы и на глобальном уровне.

Безусловно, реализация действительно эффективных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения потребует сильной политической воли, приверженности общей цели и концентрации ресурсов на всех уровнях: глобальном, региональном, национальном и местном.

Вместе мы должны сделать Конференцию прорывом в мировой борьбе за безопасность дорожного движения и добиться того, чтобы с ноября 2009 года начался другой - обратный отсчёт числа жертв на дорогах планеты.

С уважением,

*Министр Внутренних Дел Российской Федерации
Генерал Армии
Рашид Нургалиев*



ПЕРВАЯ ВСЕМИРНАЯ МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

62 Сессия Генеральной Ассамблеи ООН
Резолюция N62\244. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире
1200 Участников

КОНФЕРЕНЦИЯ НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Первая министерская конференция в Москве - одно из самых важных событий 2009 года

Министры, ответственные за безопасность дорожного движения, соберутся для принятия основных решений в области глобальной безопасности дорожного движения

Выступление на Конференции
Президента Российской Федерации
Дмитрия Медведева



МИССИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

1 300 000 человек гибнут на дорогах планеты каждый год. Прибавьте к этому десятки миллионов раненых, а также их родных и близких, для которых автомобиль навсегда превратился в убийцу, а дорога – в территорию траура и смерти.

1 300 000 оборванных человеческих судеб в год... По оценкам экспертов, если не начать предпринимать самые решительные меры уже сегодня, то к 2020 году смертность на дорогах увеличится вдвое.

Даже самые передовые национальные программы по безопасности движения не могут справиться с этим потоком смерти, ведь глобализация сделала дороги планеты общими.

Только вместе мы в силах противостоять этой угрозе.
Только вместе мы способны победить цифру смерти на дорогах.

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ! ДЕЙСТВОВАТЬ СООБЩА!



МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ КОМИТЕТ

Консультативный комитет возглавляют:



Виктор Кирьянов

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации



Доктор Этьен Круг

Руководитель Департамента предупреждения травматизма, насилия и инвалидности Всемирной Организации Здравоохранения

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

Организационный комитет возглавляет Министр Внутренних Дел Российской Федерации Рашид Нургалиев





ПРОГРАММА КОНФЕРЕНЦИИ

19 НОЯБРЯ 2009

08.00 Регистрация
10.00

10.00 ОТКРЫТИЕ ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ
11.00

11.00 Перерыв на кофе
11.30

11.30 ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
13.00 Дорожно-транспортные происшествия как проблема в области развития

13.00 Перерыв на обед
15.00

15.00 ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
16.15 Примеры передового опыта в области обеспечения безопасности дорожного движения

16.15 Перерыв на кофе
16.45

16.45 ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
18.00 Дальнейшие шаги по повышению безопасности дорожного движения

19.00 Прием
21.00

20 НОЯБРЯ 2009

09.30 СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ
11.00 Партнерство в целях повышения безопасности дорожного движения
Вклад сектора здравоохранения в безопасность дорожного движения
Воздействие на участников дорожного движения
Влияние дорожной инфраструктуры на безопасность дорожного движения

11.00 Перерыв на кофе
11.30

11.30 СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ
13.00 Политика в области обеспечения безопасности дорожного движения
Безопасность конструкции транспортных средств
Сбор данных для решения проблем безопасности дорожного движения

13.00 Перерыв на обед
14.00

14.00 Доклады председателей секционных заседаний
16.00 Представление Десятилетия действий
Принятие Московской Декларации
Церемония закрытия



ОТКРЫТИЕ

- Дмитрий Медведев
Президент Российской Федерации

- Рашид Нургалиев
Министр Внутренних Дел Российской Федерации

- Сергей Орджоникидзе
Генеральный директор отделения ООН в Женеве
(от имени Генерального секретаря ООН)

- Анарфи Асамоа-Баа
Заместитель Генерального директора
Всемирной Организации Здравоохранения

- Хартвиг Шэфер
Директор по стратегии и действиям Всемирного банка

- Стивен Аллен
Региональный директор ЮНИСЕФ
для Центральной и Восточной Европы и СНГ

- Ян Кубиш
Исполнительный секретарь ЕЭК ООН

- лорд Джордж Робертсон
Председатель Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения

- Кейси Маренж
Жертва ДТП из Кении

- Флор Лишот
Представитель молодежной неправительственной организации



ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ 1: ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ КАК ПРОБЛЕМА В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ

Председатель	Джон Насаира
Министр Транспорта	Уганда
Спикер 1	Рашид Нургалиев
Министр Внутренних Дел	Российская Федерация
Спикер 2	Пол Кларк
Министр Транспорта	Великобритания
Спикер 3	Камал Натх
Министр Транспорта	Индия
Спикер 4	Рауль Эразо Торричелли
Заместитель Министра Транспорта	Чили
Спикер 5	Бассиру Гуисс
Генеральный Секретарь по Транспорту	Сенегал
Спикер 6	Джамал Сагир
Директор Департамента по энергетике, транспорту и водным ресурсам	Всемирный банк
Спикер 7	Рошель Собел
Президент	Международная ассоциация безопасности дорожного движения



ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПРИМЕРЫ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Председатель Альтеро Маттеоли
Министр Транспорта Италия

Спикер 1 Мориц Лойенбергер
Министр Транспорта Швейцария

Спикер 2 Майк Хамма
Министр Транспорта Гана

Спикер 3 Ле Манх Хунг
Заместитель Министр Транспорта Вьетнам

Спикер 4 Оталиба Либанио Мараис Нето
Глава Департамента Министерства Здравоохранения Бразилия

Спикер 5 Цезари Грабарчук
Министр Инфраструктуры Польша

Спикер 6 Осита Чидока
Исполнительный директор Федеральной службы по безопасности дорожного движения Нигерия



ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ 3: ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Председатель	Рашид Нургалиев
Министр Внутренних Дел	Российская Федерация
Спикер 1	Рей Лахуд
Министр Транспорта	США
Спикер 2	Манит Нопамомбоди
Заместитель Министра Здравоохранения	Таиланд
Спикер 3	Хосе Кордоба
Министр Здравоохранения	Мексика
Спикер 4	Белло Буба Майгари
Министр Транспорта	Камерун
Спикер 5	Вахид Аль Харуси
Заместитель Министра Иностранных Дел	Оман
Спикер 6	Антонио Тайани
Комиссар по энергетике и транспорту	Европейская комиссия



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 1: ПАРТНЕРСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Страны, достигшие значительного сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, добились этого посредством привлечения многих секторов общества, включая правительственные учреждения, занимающиеся вопросами транспорта, здравоохранения, образования, обеспечения правопорядка, а также неправительственные организации, частные компании, религиозные объединения и средства массовой информации. В ходе заседания будут обсуждаться различные модели многосекторального сотрудничества и основные компоненты успешного партнерства в целях повышения безопасности дорожного движения.

Председатель	Аса Торстенсон
Министр Связи	Швеция
Модератор	Маргарет Педен
Координатор	Всемирная Организация Здравоохранения
Спикер 1	Джоэл Сибусисо Ндебеле
Министр Транспорта	Южная Африка
Спикер 2	Онг Ти Кит
Министр Транспорта	Малайзия
Спикер 3	Каспарс Герхардс
Министр Транспорта	Латвия
Спикер 4	Джусто Томас Замбрана Пинеда
Заместитель Министра Внутренних Дел	Испания
Спикер 5	Мишель Ролье
Управляющий партнер Группа компаний Мишлен	Франция
Спикер 6	Дэвид Льюис
Начальник службы по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды компании Шелл	Великобритания
Спикер 7	Юрген Зауэр
Президент Мерседес-Бенц РУС	Российская Федерация



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальная политика является важнейшим элементом реализации стратегических действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Она служит также основой для разработки и принятия национального законодательства в данной сфере. Разработка многосекторальной политики и установление конкретных целевых показателей подразумевают применение системного подхода, основанного на тщательном анализе данных. Практическое осуществление этой политики требует наличия политической воли, обеспечения финансирования и четкого распределения обязанностей, а также отчетности за каждый этап реализации. В ходе обсуждения будет изучен опыт применения различных подходов к разработке, осуществлению и оценке результатов такой политики.

Председатель	Доминик Буссеро
Министр Транспорта	Франция
Модератор	Джек Шорт
Генеральный секретарь	Международный транспортный форум
Спикер 1	Джо Мота
Генеральный директор Программ дорожной безопасности Департамент инфраструктуры и транспорта	Австралия
Спикер 2	Марцих Вахид Дастжерди
Министр Здравоохранения	Иран
Спикер 3	Д. Джамал
Министр Транспорта	Индонезия
Спикер 4	Карим Геллаб
Министр Транспорта	Марокко
Спикер 5	Юрий Литвин
Начальник управления государственной автомобильной инспекции Министерство внутренних дел	Республика Беларусь
Спикер 6	Лючиана Йорио
Председатель Рабочей Группы по безопасности дорожного движения	ЕЭК ООН
Спикер 7	Сергей Шишкарев
Председатель Комитета по Транспорту Государственная Дума Федерального Собрания	Российская Федерация



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 3: ВКЛАД СЕКТОРА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сектор здравоохранения может внести весомый вклад в повышение безопасности дорожного движения посредством развития системы медицинской помощи и социальной реабилитации пострадавших. Большое значение имеют также профилактические мероприятия, такие как периодические медицинские осмотры водителей, освидетельствование на состояние опьянения, содействие информационно-пропагандистской работе. Тем не менее, несмотря на то, что дорожно-транспортный травматизм оказывает значительное воздействие на здоровье, ответные меры сектора здравоохранения во многих странах остаются ограниченными. Кроме того, не в полной мере реализуется потенциал аварийно-спасательных служб в снижении уровня дорожно-транспортного травматизма. В ходе обсуждения будут представлены примеры того, какой вклад вносится сектором здравоохранения и аварийно-спасательными службами в обеспечение безопасности дорожного движения, а также перспективы развития соответствующих организаций и служб.

Председатель	Татьяна Голикова
Министр Здравоохранения	Российская Федерация
Модератор	Этьен Круг
Руководитель Департамента предупреждения травматизма, насилия и инвалидности	Всемирная Организация Здравоохранения
Спикер 1	Хосе Кордоба
Министр Здравоохранения	Мексика
Спикер 2	Лестер Майкл Генри
Министр Транспорта	Ямайка
Спикер 3	А. Саиди
Заместитель Министра Здравоохранения	Оман
Спикер 4	Илеана Ариас
Заместитель директора Центра по контролю и профилактике заболеваний при Министерстве Здравоохранения	США
Спикер 5	Филипп Делескаль
Президент	Международная организация инвалидов
Спикер 6	Вадим Кадырбаев
Заместитель Президента	Международная Федерация Обществ Красного Креста и Красного Полумесяца Казахстан



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 4: ВОЗДЕЙСТВИЕ НА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Соблюдение участниками дорожного движения законодательства является главным фактором предупреждения дорожно-транспортного травматизма. При этом немаловажно, чтобы законодательная база разных стран была гармонизирована на основе международных правовых инструментов в области дорожного движения. Однако эффективность воздействия законов снижается, если их принятие не сопровождается адекватными мерами правоприменения и разъяснительной работой. Некоторые страны продемонстрировали, что законодательная база и ее эффективное применение в сочетании с пропагандистскими кампаниями, направленными на формирование стереотипа правопослушного поведения, являются важными элементами для успеха стратегий по повышению безопасности дорожного движения. Большое значение в воспитании безопасных участников дорожного движения также придается образовательным организациям всех уровней. В ходе обсуждения планируется рассмотреть примеры успешных стратегий правоприменения, воспитания и пропагандистских кампаний, а также вопросы разработки и гармонизации законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Председатель	Чирау Али Мваквере
Министр Транспорта	Кения
Модератор	Сьюзан Пикраллидас
Генеральный секретарь	Международная Автомобильная Федерация
Спикер 1	Хумбо Качали
Министр Транспорта и Дорожной инфраструктуры	Малави
Спикер 2	Эрик Ланштейн
Министр Транспорта	Норвегия
Спикер 3	Гиррит Жан Олтхофф
Директор Департамента дорожной инфраструктуры и безопасности дорожного движения Министерства Транспорта	Нидерланды
Спикер 4	Ичиро Тонокава
Заместитель Генерального директора Министерство Транспорта	Япония
Спикер 5	Кевин Маккинли
Заместитель Генерального секретаря	Международная организация по стандартизации
Спикер 6	Гирт ван Вэг
Заместитель Президента	Международная Федерация Пешеходов



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 5: ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Совершенствование дорожной инфраструктуры является важным элементом системной политики в области безопасности дорожного движения. Тщательно спроектированная и построенная инфраструктура, рассчитанная на возможные ошибки участников движения, может значительно снизить уровень дорожно-транспортного травматизма, в том числе среди наиболее уязвимых групп населения. На заседании обсудят стратегии улучшения инфраструктуры и сетевого управления, а также возможности для согласования подходов между странами.

Председатель	Энрике Хавьер Корнехо
Министр Транспорта и Связи	Перу
Модератор	Барри Кэйбл
Директор Департамента Транспорта	ЭСКАТО ООН
Спикер 1	Ларс Барфод
Министр Транспорта	Дания
Спикер 2	М. Мрконжич
Министр Дорожной инфраструктуры	Сербия
Спикер 3	Хосе Агустин Агуэрре
Директор по инфраструктуре и окружающей среде	Межамериканский Банк Развития
Спикер 4	Джон Доусон
Председатель	Международная программа оценки безопасности дорог
Спикер 5	Хилтон Ворстер
Председатель Рабочей группы	Международная Федерация Дорог
Спикер 6	Жан-Франсуа Кортэ
Генеральный секретарь	Всемирная Дорожная Ассоциация



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 6: БЕЗОПАСНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

За последние десятилетия достигнут значительный прогресс в конструкции транспортных средств, в результате чего был значительно улучшен уровень их активной и пассивной безопасности. Однако дальнейшее совершенствование конструкции необходимо, особенно для защиты уязвимых участников дорожного движения. Кроме того, парк транспортных средств многих стран устарел и не соответствует современным требованиям по безопасности и экологическим нормам. В этой связи важны вопросы обновления парка транспортных средств, а также их утилизации. В ходе данного заседания будут обсуждаться способы дальнейшего улучшения конструкции транспортных средств, а также варианты обеспечения такого положения, при котором производимые и поступающие в продажу в настоящее время транспортные средства будут удовлетворять минимальным, согласованным в глобальных масштабах, стандартам в отношении безопасности конструкции. Будут рассмотрены различные аспекты обновления парка транспортных средств.

Председатель	Бесир Аталай
Министр Внутренних Дел	Турция
Модератор	Дэвид Ворд
Генеральный директор	Международная Автомобильная Федерация
Спикер 1	Борис Кисуленко
Заместитель председателя Всемирного форума по гармонизации требований к автомобилям	ЕЭК ООН
Спикер 2	Рональд Медфорд
ИО Заместителя руководителя национальной администрации безопасности дорожного движения	США
Speaker 3	Клаес Тингвал
Директор транспортной безопасности	Европейский комитет по проведению независимых краш-тестов
Спикер 4	Джеральд Коновер
Исполнительный директор	PRC
Спикер 5	М. Кондратьев
Представитель	Европейская ассоциация производителей автомобилей
Спикер 6	Антонио Авеносо
Представитель	Европейский Совет по транспортной безопасности



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 7: СБОР ДАННЫХ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Эффективная политика и стратегии в области безопасности дорожного движения основаны на тщательном анализе надежных данных о воздействии дорожно-транспортных происшествий на людей и экономику. Многие страны не имеют подробной и точной информации о травматизме и смертности в дорожно-транспортных происшествиях, категориях пострадавших участников дорожного движения, и особенно об экономических потерях для национальной экономики. Кроме того, лишь немногие страны ставят задачи по оценке эффективности реализации стратегий по повышению безопасности дорожного движения. Согласование определений, касающихся сбора данных, в целом улучшит возможности для стратегического планирования и сопоставления данных разных стран. Будет обсуждаться успешный опыт совершенствования систем сбора данных в целях усиления мер по разработке политики.

Председатель	Аннели Лонток
Заместитель Министра Транспорта	Филиппины
Модератор	Фред Вегман
Исполнительный директор	Международная база данных по ДТП
Спикер 1	Трам Ив Тоек
Министр Транспорта	Камбоджа
Спикер 2	Мартин Мэттьюз
Исполнительный директор Министерство Транспорта	Новая Зеландия
Спикер 3	Кебеде Ворку
Министр Здравоохранения	Эфиопия
Спикер 4	Рашид Джума
Министр Здравоохранения	Пакистан
Спикер 5	Питер Рейхельт
Президент Федерального дорожно-исследовательского института	Германия



ЗАКРЫТИЕ

- ДОКЛАДЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ СЕКЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ
- ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ДЕЙСТВИЙ
- ПРИНЯТИЕ МОСКОВСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ
- ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКРЫТИЯ



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 1: ПАРТНЕРСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

РОЛЬ ПРОГРАММЫ «СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ ООН В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

В апреле 2004 г. на сессии Генеральной Ассамблеи ООН была принята резолюция A/RES58/289 «Повышение безопасности дорожного движения в глобальном масштабе», в которой Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) было предложено выступить в качестве координатора всех вопросов, связанных с безопасностью на дорогах в системе ООН. Данное предложение было принято на Ассамблее ВОЗ в мае 2004 г., и к настоящему моменту, под патронажем ВОЗ было проведено десять конференций по линии «Сотрудничества в рамках ООН в области безопасности дорожного движения». Представителями более чем 50 организаций (11 из которых являются учреждениями системы ООН) в рамках «Сотрудничества» были организованы следующие мероприятия:

- Разработка серии практических руководств на основе положительного опыта в области безопасности дорожного движения;
- Организация под эгидой ООН Первой Глобальной недели безопасности дорожного движения и проведение Всемирной Юношеской Ассамблеи;
- Дополнение и уточнение решений по системе дорожных знаков, сигналов и разметки;
- Создание целевых рабочих групп по вопросам безопасности парка автотранспорта, сельскохозяйственного транспорта, дорожной инфраструктуры и сбора данных;
- Организация последующих региональных встреч заинтересованных сторон;
- Учреждение ежегодного Всемирного Дня памяти жертв дорожных аварий.

Количество участвующих правительственных и неправительственных организаций, различных фондов и бизнес-структур, разнообразие сфер их деятельности - здравоохранение, транспорт, безопасность - свидетельствуют о большом интересе к данной Программе.

ВОЗ является сопредседателем Международного Консультативного комитета по подготовке к этой Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения.

Для получения дополнительной информации о программе «Сотрудничество в рамках ООН в области безопасности дорожного движения» используйте сайт:
<http://www.who.int/roadsafety/en/index.html>



Доктор Маргарет
Педен

Координатор
программы
«Предупреждение
случайного
травматизма»
Департамент ВОЗ
по предупреждению
насилия,
травматизма
и инвалидности



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 1: ПАРТНЕРСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ФРАГМЕНТ ДОКЛАДА ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ИСПАНИИ

В рамках Европейского Союза, Испания с запозданием включилась в работу по повышению безопасности дорожного движения и в 2003 г. находилась в самом конце списка европейских стран по степени вовлеченности в этот процесс.

Однако, уже с 2004 г. вопросы безопасности дорожного движения являются приоритетными для испанского правительства, которое поставило перед собой конкретную цель — в течение пяти лет снизить уровень смертности на дорогах на 40%. Для достижения этой цели были выполнены следующие мероприятия:

- Сформирована специальная парламентская комиссия по вопросам безопасности дорожного движения.
- Создано специальное учреждение по наблюдению за обстановкой на дорогах (National Road Safety Observatory).
- Разработан план стратегических мероприятий на период 2005-2008 гг., определены основные цели и ответственные исполнители.

С 2005 г. внесены некоторые изменения в законодательство был принят Закон о штрафных баллах за нарушение правил дорожного движения (Penalty Points Law), с 2007 г. реформировался Кодекс административных правонарушений в сфере дорожного движения (Punishment Code for Traffic Offences), и эта работа была недавно завершена с принятием поправок в Закон о процессуальных действиях в отношении нарушителей правил дорожного движения (Traffic Sanctioning Proceedings). Выполнен план по установке стационарных радаров для борьбы с превышением скорости. Принято на службу дополнительно 1500 сотрудников полиции. Проведен ряд кампаний по повышению безопасности на дорогах, включая увеличение количества тестов на алкоголь, контроль скоростного режима, использование ремней безопасности, ношение шлемов. Кампании сопровождались разъяснительными мероприятиями, в ходе которых население информировалось о степени важности проблемы и оправданности действий полиции. Привлечены средства массовой информации.

Расширен масштаб участия институтов гражданского общества с помощью Высшего Совета по безопасности дорожного движения (High Council for Road Safety).

Создан специальный орган прокурорского надзора за исполнением наказаний нарушителей правил дорожного движения. Приняты меры по повышению безопасности мотоциклистов, учитывая серьезность этой проблемы. Внесен определенный вклад в реализацию этого плана со стороны пострадавших и ассоциаций семей жертв дорожных аварий. Достигнуты определенные положительные сдвиги в поведении водителей на дороге. Реализация этой программы находится под непосредственным контролем со стороны президента Испании Хосе Луиса Родригеса Сапатеро.

С началом реализации программы число жертв и пострадавших в дорожных авариях из года в год сокращается, и к концу 2008 г. уменьшилось на 43% по сравнению с 2004 г. Это поставило Испанию в один ряд со странами, где уровень смертности на дорогах ниже общеевропейского.

Опыт Испании служит наглядным примером и может быть использован другими странами для решения серьезной проблемы предотвращения дорожно-транспортных происшествий и ликвидации их последствий.



Джусто Томас
Замбрана Пинеда

Заместитель
Министра
Внутренних Дел
Испания



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 1: ПАРТНЕРСТВО В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ЧАСТНЫЙ СЕКТОР, ЕГО ВКЛАД В ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПАРТНЕРСТВЕ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Необходимые выводы на основе опыта партнерских отношений:

Партнерство между коммерческими структурами, правительствами и институтами гражданского общества является важной составляющей в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения. Ведь каждый сектор вносит вклад в соответствии со спецификой своей деятельности, а конечный результат достигается только совместными усилиями всех партнеров.

Вклад бизнес-сообщества в обеспечение безопасности дорожного движения очень важен, так как бизнесу необходима мобильность для успешного ведения дел, доставки товаров и услуг потребителям. Бизнес повышает мобильность: в прошлом столетии были внедрены серьезные технические разработки для повышения безопасности на дорогах.

В рамках «Глобального Партнерства по безопасности дорожного движения» под председательством компании Мишлен, реализуется «Глобальная Инициатива по безопасности дорожного движения», которая на сегодняшний день является крупнейшим вкладом в этой области со стороны деловых кругов. В результате был получен уникальный опыт в создании партнерских отношений разного уровня и продемонстрирована эффективность партнерства бизнеса и общества при внедрении Рекомендаций на основе положительного мирового опыта, созданных по линии «Сотрудничества в рамках ООН в области безопасности дорожного движения».



Мишель Ролье

Управляющий
партнер Группы
компаний Мишлен
Франция

Важнейшие задачи по повышению безопасности на дорогах ждут своего решения:

При реализации амбициозных планов по повышению безопасности на дорогах в рамках предстоящего «Десятилетия действий», бизнес может обеспечить плавный переход к поддержанию достаточного уровня мобильности на дорогах. У компаний, работающих в автотранспортной отрасли, есть специфические задачи по развитию у новых автомашин соответствующих характеристик безопасности и обеспечению безопасного управления автопарком.

Все компании могут продемонстрировать способность к достижению нулевого уровня смертности и дорожного травматизма в процессе своей деятельности. Они могут пропагандировать культуру безопасного поведения на дорогах, как для своих сотрудников, так и для своих клиентов по всему миру.

Частный сектор обязан принять участие в формировании глобальных инновационных механизмов финансирования, которые должны быть созданы в сотрудничестве с международными организациями, параллельно с разработкой правительственных программ по повышению безопасности дорожного движения.

Эти механизмы финансирования и правительственные программы должны послужить основой для долговременной поддержки необходимого потенциала на государственном уровне для остановки распространения глобального кризиса безопасности на дорогах, особенно в развивающихся странах.



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

Во Франции с 2002 года безопасность автодорожного транспорта была объявлена национальной задачей и приоритетом правительства. В 2007 г. Президент Республики обозначил новую, непростую цель: к 2012 году количество смертей на дорогах не должно превышать 3000.

Прежде всего, мы проводим профилактическую работу по повышению сознательности населения. Главная задача которой - вызвать эволюцию понятий, перемену в умах и поведении всех участников дорожного движения. Начиная с 2007 г. на каналах телевидения, радио, в печати и в интернете нами были запущены 20 рекламных кампаний. С игровым или шокирующим содержанием, они были рассчитаны на то, чтобы вызвать у водителей осознание опасности, связанной с несоблюдением правил дорожного движения, трагических последствий превышения скорости, употребления алкоголя или наркотиков за рулем.

Помимо этих профилактических мер, с 2003 года мы ввели автоматизированную систему контроля/взыскания. На сегодняшний день во Франции размещено 2 475 придорожных радаров, и вскоре 4500 установок будут расположены для фиксирования скорости, проездов на красный свет или железнодорожных переходов.

Наша политика в национальных рамках доказала свою эффективность. Французы изменили свое поведение: так между 2002 г. и 2008 г., средняя скорость езды сократилась на 10 км в час, что уменьшило количество жертв на 39 %. За 7 лет, число граждан убитых в результате ДТП сократилось с 8000 в 2001 г. до 4275 в 2008 г. Это около 12000 спасенных жизней.

Безопасность на дорогах возросла, но в нашем деле нет окончательных побед: в 2009 г. ожидается увеличение показателя смертности от ДТП. Необходимо продолжать борьбу против алкоголизма водителей, наиглавнейшего фактора смертности и прививать навыки безопасного вождения молодым водителям. У французского правительства есть на этот счет свои планы.

Однако, эту борьбу мы не можем вести в одиночку. Мобильность не знает границ. Борьба за дорожную безопасность также не должна их иметь. Она должна стать общим делом всей Европы. В период своего председательства в Евросоюзе, наша страна выступила с этой инициативой. Мы хотим, чтобы на территории Евросоюза одни и те же правила дорожного движения применялись ко всем его участникам. Мы хотим упростить трансграничное преследование нарушений правил дорожного движения. Все европейские водители, из какой бы страны они ни были, должны нести ответственность за свои действия.

Мы доказали, что трагедии на дороге не являются роковой неизбежностью. Тем не менее, мы не должны ослаблять усилия по сокращению смертности и травматизма на наших дорогах. В первую очередь необходимо, чтобы страны сотрудничали и вместе вели борьбу за безопасность в европейском и международном масштабах. Необходимо обогащаться взаимным опытом и продвигаться вместе.



Доминик Бюссеро

Министр
Транспорта
Франция



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Международный транспортный Форум (МТФ) является межгосударственным учреждением в рамках Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и включает в себя министров транспорта из 52 стран. МТФ является преемником Европейской конференции министров транспорта (ЕСМТ), которая на протяжении многих лет была своеобразным мозговым центром в этой области.

Ключевым аспектом современной транспортной системы является совершенствование безопасности дорожного движения. Ежегодно более 100 000 человек погибает на европейских дорогах, и более 60 000 людей гибнут на дорогах стран ОЭСР за пределами Европы. Хотя, сравнительный уровень дорожных происшествий по отдельным странам и различается, тем не менее, более 60 000 человеческих жизней могло бы быть спасено только в одной Европе за год, если бы все страны достигли результатов, характерных для стран с низким уровнем аварийности на дорогах. В рамках МТФ, по инициативе министров транспорта, был создан рабочий орган по выработке политики в области безопасности дорожного движения на последующие 40 лет. Тем самым они подтвердили свое стремление выполнить ключевые решения, которые были приняты на их совместном заседании «Безопасность дорожного движения: рекомендации министров» в 2002 г. Они выразили готовность сформировать четкое понимание практических способов решения этой проблемы. В качестве конкретной цели 44 министра европейских стран наметили в период 2000-2012 гг. добиться снижения числа погибших на дорогах на 50 %.

МТФ опубликовал несколько основательных исследований, в которых подчеркивается важность совершенствования безопасности дорожного движения, включая недавнее издание «К полной безаварийности: системный подход к достижению поставленных целей по безопасности дорожного движения» (Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach). Кроме того, в сотрудничестве с Всемирным Банком и ВОЗ в 2006 г. были сделаны сравнительные обзоры положения дел в этой области в странах-членах, в том числе и в Российской Федерации, которые были уточнены в 2009 г.

В здании МТФ находятся Международная Группа сбора и анализа данных по безопасности дорожного движения (International Traffic Safety Data and Analysis Group), обслуживающая Международный банк данных по дорожно-транспортным происшествиям и интенсивности движения (IRTAD- International Road Traffic and Accident Database). На сайтах МТФ (www.internationaltransportforum.org) и Группы сбора и анализа данных (www.irtad.net) представлены ценные сведения и объективная информация, которые могут быть полезны для эффективного обмена опытом между странами.



Джек Шорт

Генеральный
секретарь
Международного
транспортного
Форума



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ.

Гибель людей, участвующих в дорожном движении, продолжает оставаться одной из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед мировым сообществом. Актуальна эта проблема и для Республики Беларусь. В среднем каждые сутки в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) мы теряем от 4 до 5 человек, еще около 24 человек получают ранения. Министерство Внутренних Дел озабочено обстановкой на дорогах государства и последние пять лет, совместно с заинтересованными сторонами проводит активную работу по формированию правового поля для обеспечения безопасности дорожного движения. Программным документом, определяющим национальную стратегию в области безопасности дорожного движения, является Концепция обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь в 2006 году.

Целями Концепции являются:

- Создание условий для максимальной защищенности участников дорожного движения.
- Снижение общих потерь в дорожном движении не менее чем на 25 процентов в 2015 году по сравнению с 2005 годом, в том числе сокращение не менее чем на 500 числа погибших в ДТП.
- В рамках реализации Концепции значительно активизирована работа по постоянному формированию общественного сознания о недопустимости нарушений Правил дорожного движения, устойчивого негативного отношения каждого водителя и пешехода ко всем проявлениям пренебрежительного отношения к действующим в сфере дорожного движения правилам и нормам.
- Налажено взаимодействие со средствами массовой информации.
- В работу по профилактике дорожно-транспортного травматизма включились служители различных религиозных конфессий.

Большое внимание уделено инженерному обустройству автомобильных дорог и улиц, в основном на участках, где уже совершались ДТП и не исключена возможность их повторения. Намечившаяся тенденция к снижению числа погибших и раненых в ДТП пешеходов и велосипедистов в целом, и особенно в темное время суток, стала возможной благодаря активной популяризации использования световозвращающих элементов. Принимаемые меры оказали существенное влияние на повышение дисциплины участников дорожного движения, способствовали обеспечению безопасных условий дорожного движения, и в итоге – снижению числа пострадавших в ДТП.



Литвин Юрий
Александрович

Начальник
управления
государственной
автомобильной
инспекции
Министерство
внутренних дел
Республика
Беларусь



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 2: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ООН (ЕЭК ООН) В СОЗДАНИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Различные условия окружающей среды и тенденции развития мировой экономики обуславливают настоятельную потребность в более быстром передвижении. Необходимость создания и развития культуры безопасного передвижения является первостепенной задачей настоящего времени.

Это должно рассматриваться не как препятствие развития, а как возможность создания дифференцированного подхода к вопросам безопасности дорожного движения и надежной системы передвижения.

В связи с этим, ЕЭК ООН и Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP1), основываясь на положениях Венской конференции, применяют новый подход к проблеме безопасности на дорогах. Этот подход отличается гибкостью и способностью обеспечить единое видение проблемы, что позволяет выработать единую стратегию действий. С помощью сотрудничества между администрациями, правительствами и международными организациями этот подход должен обеспечить достижение быстрых результатов, а также ускорить процесс осознания мировым сообществом неизбежности решения этой проблемы.

Общим стремлением и первостепенной целью является выработка мер по спасению жизни людей и снижению людских потерь на дорогах. Мы должны предложить необходимые меры для создания более безопасной, более быстрой и более надежной системы передвижения за счет использования законодательных механизмов и действенных рекомендаций и указаний.

Это, в конечном счете, и будет тем новым подходом к достижению высокой культуры безопасности на дорогах не только с помощью одних только законодательных мер, но и с помощью общих усилий всех заинтересованных сторон, включая политиков. Новый взгляд на проблему, в свою очередь приведет к более безопасной эксплуатации автомобилей, других транспортных средств и дорожной инфраструктуры, объединяя людей и укрепляя экономические связи.

Проведение московской Конференции представляет собой отличную возможность сконцентрировать совместные усилия для плодотворной деятельности в предстоящее «Десятилетие действий». Основной задачей на данный момент является объединение для достижения общей цели - построения системы безопасного передвижения, что явится важным шагом по пути экономического процветания и всеобщего благополучия.



Лючиана Йорио

Председатель
Рабочей Группы
по безопасности
дорожного
движения
ЕЭК ООН



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 3: ВКЛАД СЕКТОРА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЛАОСЕ, КАМБОДЖЕ И ВЬЕТНАМЕ

В 2003 г. Международная организация инвалидов (Handicap International) начала реализацию проектов по безопасности дорожного движения в Лаосе, Камбодже и Вьетнаме. Эти проекты послужили средством поддержки и побуждения правительств и общественных деятелей этих стран к принятию практических мер по предупреждению смертности, травматизма и инвалидности в результате дорожно-транспортных происшествий, а также повышению безопасности на дорогах в интересах всех участников движения.

Филипп Делескаль
Президент
Международная
организация
инвалидов

Основными задачами являются:

- Улучшение навыков безопасного вождения, культуры поведения всех участников дорожного движения через просветительные мероприятия и обучающие курсы в программе школьного образования;
- Повышение компетентности государственных учреждений в планировании, практической реализации, управлении и координации долгосрочных мероприятий по безопасности дорожного движения;
- Обеспечение органов власти и всех заинтересованных сторон точной и исчерпывающей информацией о дорожных авариях и пострадавших с целью ясного понимания текущей ситуации в этой сфере, планирования ответных мер и определения их влияния в настоящем и будущем;
- Обеспечение соответствующих мер по снижению дорожного травматизма.

На основе успешного опыта проектов, в этих странах был значительно увеличен масштаб мероприятий и расширены границы действия программ по безопасности дорожного движения.

Для обеспечения долгосрочного управления процессом повышения безопасности на дорогах в указанных странах, мероприятия, разработанные Международной организацией инвалидов, были включены в соответствующие правительственные программы. Сочетая в себе различные аспекты (образовательные, разъяснительные и правоохранительные), данные меры заложили основу для дальнейшего сотрудничества, позволили создать банк данных и явились наглядным примером реальной деятельности в этой сфере на мировом уровне.

Одним из серьезных достижений явилось создание и внедрение Информационной системы по учету дорожных происшествий и пострадавших (RCVIS - Road Crash and Victim Information System) на национальном уровне, которая в настоящее время преобразуется в Систему мониторинга травматизма (ISS - Injury Surveillance System) и адаптируется к применению в других развивающихся странах.

Другое значительное достижение - усовершенствование механизма согласованности действий правительственных, неправительственных и частных организаций при реализации национальной программы по безопасности дорожного движения. Одним из примеров подобной деятельности может служить программа по пропаганде обязательного ношения шлемов, в которой сочетались образовательные и правоохранительные мероприятия. В результате, в период 2007-2009 гг. ношение шлемов возросло в три раза.



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 3: ВКЛАД СЕКТОРА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ОБЩЕСТВ КРАСНОГО КРЕСТА И КРАСНОГО ПОЛУМЕСЯЦА

Международная Федерация Обществ Красного Креста и Красного Полумесяца проявляет озабоченность быстрым разрастанием глобального кризиса безопасности дорожного движения.

Травматизм в дорожно-транспортных происшествиях является основной, но недооцененной по степени важности проблемой мирового здравоохранения. Необходимо предпринять срочные меры для резкого снижения уровня смертности, особенно среди молодежи.

Национальные общества Красного Креста и Красного Полумесяца уже проявляют активность в деле повышения безопасности на дорогах, привлекают органы исполнительной власти, ведут разъяснительную работу среди молодежи и широких кругов общественности, организуют курсы по оказанию первой медицинской помощи пострадавшим.

На международном уровне Международная Федерация Обществ Красного Креста и Красного Полумесяца выступает за принятие простых и эффективных решений для предотвращения или существенного снижения дорожных аварий и их трагических последствий в гуманитарном, социальном и экономическом плане.

Эти предложения включают в себя:

- Введение обязательных курсов по оказанию первой медицинской помощи с выдачей удостоверений для учащихся школ, шоферов, молодых водителей и сотрудников дорожной полиции, с последующей переаттестацией каждые пять лет;
- Проведение масштабных информационно-пропагандистских кампаний по культуре поведения на дороге и основным факторам риска;
- Разработку, в срочном порядке, и реализацию общегосударственных мер по снижению основных факторов риска на дорогах;
- Постоянное и достаточное финансирование мероприятий по повышению безопасности на дорогах, включая поддержку со стороны сообщества международных доноров.

Все вышеуказанные предложения подробно изложены в публикации «Призыв к действию», доступной на арабском, английском, французском, испанском и русском языках на сайте <http://www.ifrc.org/>



Доктор Вадим
Кадырбаев

Вице-президент
Регионального
представительства
Общества Красного
Полумесяца
в Казахстане
Международная
Федерация
Обществ
Красного Креста и
Красного
Полумесяца



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 4: ВОЗДЕЙСТВИЕ НА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ В МАЛАВИ

В структуре правительства Малави создано Управление дорог и Национальный совет по безопасности дорожного движения.

Хумбо Качали

Министр
Транспорта
и общественной
инфраструктуры
Республика Малави

На этих учреждениях лежит ответственность за обеспечение безопасности на дорогах за счет создания более безопасной дорожной инфраструктуры. Проводится обучение граждан основам безопасности путем проведения информационно-пропагандистских мероприятий с конечной целью создания общества сознательных участников дорожного движения.

Основное внимание направлено на безопасность детей и пешеходов. По статистическим данным за 2008 г., в стране произошло 3174 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 974 человека, в том числе 164 ребенка в возрасте от 1 до 17 лет.

Правительством страны принята программа, согласно которой:

- Преподавательский состав школ проходит обучение основам безопасности на дорогах;
- Средства подачи сигналов, облегчающие переход улицы учащимися, распределяются по школам;
- Созданы тематические радио- и телепередачи для пешеходов;
- Проводятся специальные выездные программы для сельских жителей, которым офицеры полиции демонстрируют киноролики по правилам дорожного движения и соблюдению мер предосторожности;
- Поощряется ношение одежды со светоотражающими элементами в темное время суток. Иногда велосипедистам бесплатно раздаются светоотражатели;
- Построены пешеходные мосты на наиболее аварийных участках городских дорог;
- Вся дорожная разметка, включая пешеходные дорожки и переходы, предназначена для повышения безопасности движения.

Дальнейшие планы:

Правительство Малави продолжит финансирование мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, включая безопасность пешеходов, и обеспечит всесторонний подход к этой проблеме.



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 4: ВОЗДЕЙСТВИЕ НА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ВОПРОСУ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ДОРОЖНЫХ АВАРИЙ С УЧАСТИЕМ МОТОЦИКЛИСТОВ В НОРВЕГИИ

В соответствии с основами стратегии «Нулевой цели» (Vision Zero) в Норвегии осуществляется комплексный подход к обеспечению безопасности мотоциклистов. В связи с этим, тесное сотрудничество между владельцами мотоциклов, инструкторами по вождению и официальными лицами имеет серьезное значение.

Человеческий фактор - основная причина аварий с участием мотоциклистов. Условия окружающей среды и дорожной обстановки также оказывают влияние на тяжесть последствий аварий. Официальные органы власти должны обеспечивать необходимый уровень подготовки каждого нового мотоциклиста для его безопасного взаимодействия с другими участниками движения в сложных условиях дорожной обстановки.

Основное содержание программ начальной водительской подготовки в Норвегии состоит в комбинации обучения навыкам управления мотоциклом с принципами эффективного выбора манеры езды. Применение на практике принципов, заложенных в программе обучения, изложено в буклетах по безопасному вождению мотоцикла, которые издаются обществом мотоциклистов и бесплатно распространяются в салонах по их продаже.

Обычно мотоциклисты, попавшие в аварию, получают серьезные травмы и увечья. При планировании, строительстве и эксплуатации дорог необходимо учитывать специфику управления двухколесными механическими транспортными средствами для повышения безопасности мотоциклистов. Управлением дорог общего пользования Норвегии, в тесном сотрудничестве с представителями общества мотоциклистов и Национальной службы по безопасности дорожного движения, было выпущено «Руководство по безопасной езде на мотоцикле».

Дорога для мотоциклов «Нулевая Цель» (Vision Zero Motorcycle Road), законченная в прошлом году, является наглядным примером практического применения данного Руководства по проведению мероприятий по предотвращению аварий и снижению уровня травматизма мотоциклистов.

Применение таких мер, как установка разделительных барьеров с дополнительными элементами безопасности; обустройство обочин щадящего профиля; очистка прилегающей к дорогам территории от растительности, закрывающей обзор; грамотное размещение дорожных знаков и указателей, позволяет существенно повысить безопасность не только мотоциклистов, но и всех участников дорожного движения.

Дополнительную информацию можно получить на Интернет-сайте Управления дорог общего пользования Норвегии www.vegvesen.no/en/The+NPR.



Эрик Ланштайн

Государственный
секретарь
Заместитель
министра
транспорта и связи
Норвегия



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 4: ВОЗДЕЙСТВИЕ НА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПЕШЕХОДЫ: ГРУППА РИСКА?

Пешеходы относятся к самой безопасной группе участников дорожного движения, если иметь ввиду опасность, которую они представляют для других. Количество участников дорожного движения, погибших в результате неподобающего поведения пешеходов крайне незначительно. Тем не менее, безопасность самих пешеходов – отдельная тема. В докладе «Глобальное состояние безопасности дорожного движения» (The Global Status Report) отмечено, что 46% погибших на дорогах в мире из числа «уязвимых участников дорожного движения», составляют пешеходы. Водители не до конца осознают степень опасности, которую представляют для других участников движения их транспортные средства, обладающие большой кинетической массой.

Во многих случаях, когда пешеходы неосознанно подвергают себя риску, дорожная инфраструктура играет важную роль. Когда не хватает основных элементов пешеходной инфраструктуры, пешеходы вынуждены сами находить выход из ситуации. К несчастью, это не всегда безопасно.

В то время как основное назначение дорог - доставка товаров (сеть дорог) и предоставление людям возможности встречаться и взаимодействовать (общественная сфера), многие дороги все еще предназначены только для скорейшего перемещения из пункта А в пункт Б с помощью механических средств.

Пешеходы слишком часто вынуждены довольствоваться оставшимся свободным пространством дороги (если оно вообще осталось) и превращены в вымирающую категорию участников движения.

Страх быть пешеходом не только оказывает негативное воздействие на выбор других полезных способов передвижения (включая, общественный транспорт), но и ведет к проблеме ожирения и социальной изоляции, особенно среди молодых и пожилых людей.

Необходимо учитывать этот аспект при проектировании дорог.
Пора начать Десятилетие изменений...



Геерт ван Ваег

Заместитель
Президента
Международная
Федерация
Пешеходов



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 5: ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ШАБЛОН ПЛАНА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СТРАНАХ СО СРЕДНИМ И НИЗКИМ УРОВНЕМ ДОХОДОВ, С УЧЕТОМ КАТЕГОРИИ «УЯЗВИМЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Почти половина погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляют пешеходы, велосипедисты и водители двухколесных моторизованных транспортных средств, обозначенные общим термином «уязвимые участники дорожного движения».

По статистике 91% дорожных аварий со смертельным исходом происходит в странах со средними и низкими доходами. Причем, отсутствие достоверных данных по дорожным происшествиям является общей проблемой для этих стран. Это ставит экспертов по безопасности дорожного движения перед выбором: либо ждать появления достоверной информации, либо использовать более практичный подход.

Процесс разработки универсального шаблона плана по безопасности дорожного движения осуществляется с использованием уже имеющейся информации и с привлечением местного населения для выявления опасных участков дорог.

Участки дорог, где пострадали «уязвимые участники дорожного движения», могут быть огорожены, а затем предприняты меры по повышению их безопасности для указанной категории лиц.

Осуществляется выбор наиболее приемлемых для данной категории людей средств по повышению их безопасности, и проводится подготовка практических рекомендаций по их использованию в конкретных случаях. Все это служит основой для создания более безопасной дорожной инфраструктуры в дальнейшем.

Сочетание инженерно-технических решений с разъяснительными мероприятиями и пропагандистскими кампаниями, организованными в интересах «уязвимых участников дорожного движения», имеет серьезное значение. Таким примером может служить, в частности, кампания «Молодежь и безопасность дорожного движения». В тоже время, мероприятия по соблюдению правопорядка должны быть использованы в полной мере.

Повышение безопасности на отдельных участках дорог, когда невозможно применение инженерно-технических решений, должно возлагаться на правоохранительные органы.



Хилтон Ворстер

Инженер
транспорта,
Председатель
рабочей
группы «Более
безопасные
дороги»
Международная
федерация дорог



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 6: БЕЗОПАСНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ЕВРОПЕЙСКИЙ КОМИТЕТ ПО ПРОВЕДЕНИЮ НЕЗАВИСИМЫХ КРАШ-ТЕСТОВ АВТОМОБИЛЕЙ (EURO NCAP)

Роль, которую играет автомобиль в безопасности дорожного движения, в снижении количества серьезных травм и смертей на дорогах огромна и хорошо подтверждена статистикой, но может и должна возрасть. Несмотря на существование жестких стандартов по безопасности автомобилей, непрерывный процесс технических усовершенствований может их существенно превзойти. Для стимулирования спроса на безопасные автомобили и воздействия на их производителей и был создан в 1996 г. Европейский комитет по проведению независимых краш-тестов (Euro NCAP). В настоящее время в его состав входят 11 членов.



Клаес Тингвалль

Нет никаких сомнений в том, что программа независимых краш-тестов оказалась очень плодотворной. Производители автомобилей быстро отреагировали на эту программу и, хотя критерии оценки уровня безопасности постепенно повышаются, стремление соответствовать этим нормам не пропадает. В настоящее время производители автомобилей борются за право занять верхнюю строчку в рейтинговой системе.

Директор
транспортной
безопасности
Euro NCAP

Комитет предложил включить в систему рейтинга несколько новых пунктов по оценке уровня безопасности моделей автомобилей. В качестве одного примера можно назвать систему напоминания о ремне безопасности. Автомобиль получает дополнительные баллы, если он оснащен системой, постоянно напоминающей водителю и пассажирам о необходимости пристегнуться. Исследования в европейских странах показали большую эффективность этого оборудования. Показатель использования ремней безопасности в таких автомобилях достигает 100%. Другой пример: начисление дополнительных баллов автомобилю, оборудованному электронной системой стабилизации (ESC - Electronic Stability Control), которая считается эффективной технической новинкой.

Работая на перспективу, Комитет разработал поэтапный план, рассчитанный на пять лет, по включению в систему рейтинга некоторых дополнительных показателей уровня безопасности автомобиля.

В соответствии с этим планом, производителям автомобилей будет дана возможность продемонстрировать новые технические разработки и решения, которые не включены в утвержденные протоколы испытаний. Если преимущества новинки будут очевидны, это приведет к начислению дополнительных рейтинговых баллов.

Европейский комитет по проведению независимых краш-тестов связан с другими программами по оценке качества потребительских товаров, а по отдельным направлениям осуществляется и прямое сотрудничество. Комитет рекомендует внедрение подобной рейтинговой системы оценки во всех странах для стимулирования спроса на автомобили с высокими характеристиками безопасности.



СЕКЦИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ 7: СБОР ДАННЫХ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ: СТРАТЕГИЯ «БЕЗОПАСНЫЙ ПУТЬ»

За период с 1990 г. по 2002 г. были достигнуты значительные успехи в вопросах повышения безопасности дорожного движения. Количество смертельных случаев на дорогах сократилось с 729 до 405. С 2002 г. прогресс в этой области замедлился и, за исключением 2006 г. (393 погибших) и 2008 г. (366 погибших), уровень смертности в дорожных авариях не опускался ниже 400 человек. Аналогичная статистика наблюдалась и в отношении количества пострадавших, нуждающихся в госпитализации на более чем один день, которое раньше падало, а с 2005 г. неуклонно растет.

Эти данные указывают на то, что достижения в сфере повышения безопасности на дорогах Новой Зеландии, в лучшем случае забуксовали, а в худшем – дали задний ход. Намеченная цель – не более 300 погибших и 2200 серьезно пострадавших в авариях в 2010 г. – достигнута не будет.

В настоящее время правительство Новой Зеландии разрабатывает стратегию повышения безопасности на дорогах до 2020 г. «Безопасный Путь» (Safer Journeys), которую будут отличать четкое видение проблемы и системный подход к ее решению. Основное внимание будет направлено на создание:

- безопасных дорог и обочин;
- безопасного скоростного режима;
- безопасных транспортных средств;
- повышенной сознательности и ответственности участников дорожного движения.



Мартин Мэттьюз

Исполнительный
директор
Министерство
транспорта Новой
Зеландии



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

ПЕРВАЯ ВСЕМИРНАЯ МИНИСТЕРСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ
МОСКВА, 19-20 НОЯБРЯ 2009 Г.
МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

Мы, министры и главы делегаций, а также представители международных, региональных и субрегиональных правительственных и неправительственных организаций и частного сектора собрались в Москве, Российская Федерация, 19-20 ноября 2009 г. для участия в Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения,

Признавая ведущую роль Правительства Российской Федерации в подготовке и проведении Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения и ведущую роль Правительства Султаната Оман в руководстве процессом принятия резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, связанных с этой тематикой,

Принимая во внимание, что, как свидетельствует подготовленный Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком в 2004 г. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма и последующие публикации, дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и основной причиной смертности и травматизма во всем мире и что в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно погибают более 1,2 миллиона человек, а 50 миллионов получают травмы или остаются инвалидами, в результате чего дорожно-транспортные происшествия являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5-29 лет,

Выражая озабоченность тем фактом, что более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий регистрируются в странах с низким и средним уровнями доходов и что наиболее уязвимыми группами населения в этих странах являются пешеходы, велосипедисты, водители двух- и трехколесных моторизированных транспортных средств и пассажиры, пользующиеся небезопасным общественным транспортом,

Сознавая тот факт, что помимо огромных человеческих страданий, связанных со смертностью и травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, для жертв и их семей, ежегодные потери от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, в странах с низким и средним уровнями доходов составляют более 65 млрд. долл. США, что превышает общую сумму, полученную в рамках помощи на цели развития, и составляет 1-1,5% от валового национального продукта, тем самым оказывая негативное влияние на устойчивое развитие стран,



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

Будучи убежденными в том, что при отсутствии надлежащих мер данная проблема лишь усугубится в будущем, так как по прогнозам к 2020 г. случаи смерти в результате дорожно-транспортных происшествий станут одной из ведущих причин смертности, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов,

Подчеркивая тот факт, что причины смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а также их последствия известны и могут быть предотвращены, и то, что к числу этих причин относятся: неадекватный скоростной режим и превышение скорости; управление транспортным средством в нетрезвом состоянии; ненадлежащее использование ремней безопасности, средств безопасности для детей, шлемов и других средств безопасности; использование старых транспортных средств, транспортных средств в плохом техническом состоянии или в которых отсутствуют средства безопасности; плохо спроектированная или недостаточно обслуживаемая с технической точки зрения дорожная инфраструктура, особенно не обеспечивающая безопасность пешеходов; неудовлетворительные или небезопасные системы общественного транспорта; отсутствие или недостаточное обеспечение соблюдения законодательства в области дорожного движения; недостаточное политическое осознание и отсутствие адекватных служб помощи при травмах и реабилитационных учреждений,

Признавая, что значительная доля случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий связана с профессиональной деятельностью и что осуществление мер по обеспечению безопасности всего парка автотранспортных средств может внести вклад в повышение уровня безопасности дорожного движения,

Учитывая тот факт, что за последние тридцать лет многие страны с высоким уровнем доходов добились существенного сокращения числа случаев смерти и травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, путем постоянного содействия реализации целевых научно обоснованных программ по профилактике травматизма, а также принимая во внимание, что продолжение этой работы будет способствовать дальнейшим успехам в создании безопасных для жизни транспортных сетей и что, следовательно, страны с высоким уровнем доходов должны продолжать работу по постановке и практической реализации амбициозных целей по сокращению числа несчастных случаев на дорогах и способствовать обмену передовым опытом в области профилактики дорожно-транспортного травматизма на глобальном уровне,

Отмечая усилия, предпринимаемые некоторыми странами с низким и средним уровнями доходов по внедрению передового опыта, постановке масштабных задач и осуществлению мониторинга дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом,

Признавая проводимую системой Организации Объединенных Наций работу, в частности многолетнюю работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

ведущую роль Всемирной организации здравоохранения, направленную на усиление политической поддержки обеспечению безопасности дорожного движения, увеличение объема мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, содействие внедрению передового опыта и координацию вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций,

Признавая также достигнутые успехи в деятельности Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, представляющей собой консультативный механизм, члены которой занимаются вопросами обеспечения безопасности дорожного движения и круг деятельности которой включает предоставление правительствам и гражданскому обществу рекомендаций в отношении надлежащей практики в поддержку действий, направленных на борьбу с основными факторами риска в области безопасности дорожного движения,

Признавая деятельность других заинтересованных сторон, включая межправительственные организации, региональные финансовые учреждения, неправительственные организации и организации гражданского общества, а также другие частные организации,

Признавая роль Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, созданного по инициативе Всемирного банка в качестве первого механизма финансирования для оказания содействия в создании потенциала и предоставления технической поддержки в обеспечении безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях,

Принимая во внимание доклад Комиссии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире За безопасные автомобильные дороги: новая приоритетная задача для устойчивого развития, в котором отмечается связь между безопасностью дорожного движения и устойчивым развитием и содержится призыв к увеличению объема ресурсов и усилению приверженности к оценке безопасности дорожной инфраструктуры,

Принимая во внимание результаты исследований, приведенные в докладе Международного транспортного форума и Организации экономического сотрудничества и развития Стремясь к нулю: амбициозные цели в области безопасности дорожного движения и системный подход к обеспечению безопасности, а также его рекомендации всем странам вне зависимости от уровня безопасности дорожного движения перейти к использованию системного подхода к обеспечению безопасности для достижения амбициозных целей,

Признавая данные, приводимые в подготовленном Всемирной организацией здравоохранения/ЮНИСЕФ Всемирном докладе о профилактике детского травматизма,



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

в котором отмечается, что дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной всех непреднамеренных травм среди детей, и описываются физические характеристики и особенности развития, в результате которых дети подвергаются особому риску,

Признавая, что глобальный кризис в области безопасности дорожного движения может быть преодолен только с помощью межсекторального сотрудничества и партнерств с участием всех заинтересованных сторон как в государственном, так и частном секторах с привлечением гражданского общества,

Признавая тот факт, что безопасность дорожного движения – это комплексная проблема, решение которой может внести значительный вклад в достижение Целей тысячелетия в области развития, и что создание потенциала в области предупреждения дорожно-транспортного травматизма должно быть в полной мере интегрировано в национальные стратегии развития транспорта, окружающей среды и здравоохранения и поддержано многосторонними и двусторонними учреждениями посредством более упорядоченной, эффективной и координированной работы по оказанию внешней помощи,

Осознавая тот факт, что результаты в мировом масштабе достигаются при условии реализации соответствующих мер на национальном и местном уровнях и что эффективные усилия по улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения во всем мире требуют сильной политической воли, приверженности и ресурсов на всех уровнях: национальном, субнациональном и глобальном,

Приветствуя подготовленный Всемирной организацией здравоохранения Доклад о положении дел в области безопасности дорожного движения во всем мире, где впервые представлена оценка ситуации по странам на глобальном уровне, в котором определены недостатки и установлена точка отсчета для оценки развития ситуации в будущем.

Приветствуя также результаты работы по проектам, реализованным региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для оказания содействия странам с низким и средним уровнями доходов в постановке собственных задач по снижению дорожно-транспортного травматизма, а также региональных задач,

Намереваясь строить работу на основе успешного опыта и извлеченных уроков, Настоящим постановляем:

- Оказывать содействие в реализации рекомендаций, содержащихся во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма;
- Усилить ведущую и руководящую роль государственных структур в области безопасности дорожного движения, включая назначение или укрепление ведущих ведомств и соответствующих механизмов координации на национальном или субнациональном уровнях;



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

- Поставить амбициозные, но выполнимые задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, четко увязанные с планируемыми инвестициями и политическими инициативами, и мобилизовать необходимые ресурсы для обеспечения эффективной и устойчивой реализации поставленных задач в рамках системного подхода к обеспечению безопасности;
- Предпринять конкретные шаги по разработке и реализации политики и инфраструктурных решений для защиты всех участников дорожного движения и, в особенности, наиболее уязвимых групп населения, таких как пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, лица, пользующиеся небезопасным общественным транспортом, а также дети, пожилые люди и люди, живущие с инвалидностью;
- Приступить к внедрению более безопасных и более устойчивых транспортных систем, в том числе с помощью инициатив в области планирования землепользования и содействия использованию альтернативных форм передвижения;
- Обеспечить согласованность нормативно-правовых документов по вопросам безопасности дорожного движения и безопасности транспортных средств и передового опыта посредством реализации соответствующих резолюций Организации Объединенных Наций и юридических инструментов, а также серии руководств, подготовленных Группой по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения;
- Поддерживать или обеспечить более полное соблюдение и знание существующего законодательства и, при необходимости, обеспечить усовершенствование законодательных актов, а также систем регистрации транспортных средств и водителей с учетом международных стандартов;
- Побуждать организации вносить активный вклад в повышение безопасности дорожного движения, связанного с профессиональной деятельностью, путем принятия к использованию передового опыта руководства парком автотранспортных средств;
- Поощрять совместную работу посредством укрепления сотрудничества между соответствующими государственными учреждениями, организациями системы Организации Объединенных Наций, частным и государственным секторами и гражданским обществом;
- Усовершенствовать сбор данных на национальном уровне и их сопоставимость на международном уровне, в том числе приняв стандартное определение случая смерти в результате дорожно-транспортного происшествия как любого случая немедленной смерти или смерти в течение 30 дней, вызванной дорожно-транспортным происшествием, и стандартные определения травмы; развивать международное сотрудничество с целью разработки надежных и унифицированных систем данных;



МОСКОВСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

- Укреплять службы оказания добольничной и больничной помощи при травмах, а также службы реабилитации и социальной реинтеграции путем принятия соответствующего законодательства, подготовки кадров и расширения доступа к медицинской помощи для обеспечения своевременной и эффективной помощи нуждающимся в ней;

Предлагаем Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций объявить десятилетний период с 2011 по 2020 год “Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения” с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 г.;

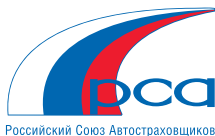
Принимаем решение провести оценку достигнутых результатов через пять лет после Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения; Предлагаем международному сообществу донорских организаций обеспечить дополнительное финансирование в поддержку обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и страновом уровнях, в особенности в странах с низким и средним уровнями доходов; и

Предлагаем Генеральной Ассамблее ООН выразить согласие с положениями данной декларации.

Москва, Российская Федерация
20 ноября 2009 г.



ПАРТНЕРЫ



РОССИЙСКИЙ СОЮЗ АВТОСТРАХОВЩИКОВ

Российский Союз Автостраховщиков (РСА) является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования.

РСА учрежден 8 августа 2002 года 48 крупнейшими страховыми компаниями страны и имеет государственную регистрацию от 14 октября 2002 года. РСА осуществляет свою деятельность в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" N40-ФЗ от 25.04.2002. РСА внесен в единый Государственный реестр страховщиков и объединений страховщиков Министерства финансов Российской Федерации.

РСА - первое профобъединение на страховом рынке, статус которого закреплен законом.



ГУ «ДИРЕКЦИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАУЧНЫХ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ПРОГРАММ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН»

ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан» является государственным заказчиком-координатором по организации и обеспечению текущего управления реализацией Федеральной, Республиканской и муниципальных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан.

Mercedes-Benz ЗАО «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ РУС»

ЗАО «Мерседес-Бенц РУС» является дочерней компанией концерна «Даймлер АГ» в России. Компания занимается продвижением всего модельного ряда марки «Мерседес-Бенц» (легковых, внедорожных, грузовых и малотоннажных автомобилей). С 2002 года является генеральным импортером «Мерседес-Бенц» и «Майбах» в России, осуществляя свою деятельность посредством постоянно расширяющейся сети дилерских предприятий, а также инвестируя в развитие собственных филиалов.

Компания «Мерседес-Бенц РУС» входит в сотню наиболее крупных компаний в России по обороту (по оценке рейтингового агентства «Эксперт») и занимает место в тройке крупнейших немецких компаний на российском рынке, а с учетом сотрудников дилерских предприятий наш штат достигает 3 500 человек.



ПАРТНЕРЫ



МИШЛЕН

Мировой лидер в области производства шин. Продукция и услуги компании призваны способствовать прогрессу передвижения товаров и людей. Мишлен производит шины для всех видов транспортных средств: самолетов, легковых и грузовых автомобилей, индустриальной техники, велосипедов, мотоциклов и американских космических челноков.

Компания Мишлен со штаб-квартирой в Клермон-Ферране представлена в 170 странах, имеет 68 заводов в 19 странах мира. В компании работает 118000 человек.

В России Мишлен представлен с 1997 года. В 2004 году был открыт завод Мишлен по производству легковых шин в дер. Давыдово (Орехово-Зуевский район). Сегодня в российском подразделении компании работает около 1100 человек.



ШЕЛЛ

Международный концерн, объединяющий энергетические и нефтехимические компании, работающие в более чем 100 странах мира с общим количеством сотрудников 102 000 человек. Среди задач концерна «Шелл» не только эффективная, ответственная и экономически выгодная деятельность по добыче нефти, природного газа, производству нефтепродуктов, продукции химической промышленности, но также участие в поиске и разработке альтернативных источников энергии для удовлетворения изменяющихся нужд потребителей и растущего мирового спроса на энергоносители.

Сегодня «Шелл» – один из крупнейших прямых иностранных инвесторов в российскую экономику.

В настоящее время в России компании и совместные предприятия концерна работают в таких видах бизнеса, как разведка, добыча и транспортировка нефти и газа, маркетинг смазочных материалов, химических и нефтепродуктов, моторных и индустриальных масел, строительство и эксплуатация сетей АЗС.



ХЮНДАЙ

Созданная в 1967 году в Корее и являющаяся пятым по величине мировым автопроизводителем, Hyundai Motor Co. в настоящий момент преобразована в Автостроительную Группу Hyundai-Kia, которая объединяет более двух десятков филиалов и подразделений, связанных с производством автомобилей. По всему миру в Группе занято свыше 75 тысяч человек. Объем общемировых продаж Hyundai в 2008 году составил 2,8 миллиона автомобилей. Неконсолидированная выручка Hyundai Motor в 2008 году составила 25,6 миллиардов долларов.

Автомобили Hyundai продаются в 193 странах мира примерно в 6 тыс. автосалонов, из которых 113 дилерских центров – в России. В нашей стране Hyundai уже много лет пользуется заслуженной популярностью среди автовладельцев: в 2008 году марка стала лидером российского рынка иномарок, реализовав 193 719 автомобилей. Более подробную информацию о Hyundai Motor Co. и ее продукции можно получить на сайте www.hyundai.ru



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ

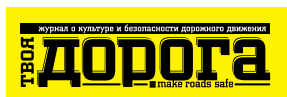
Еженедельник «Аргументы и факты» – одно из самых авторитетных и успешных изданий России, лидер среди общественно-политических еженедельников, его тираж составляет 3 миллиона экземпляров. Кроме того, «Аргументы и факты» – самое популярное российское издание за рубежом. В 1990 году тираж «Аргументов и фактов» был зафиксирован Книгой рекордов Гиннеса как самый масштабный тираж в мире.

С 1997 года активно развивается Интернет-издание «Аргументы и факты», которое стало заметным ресурсом на рынке электронных СМИ. На сайте проходят online-конференции с популярными политиками, видными государственными деятелями, звездами шоу-бизнеса. В месяц сайт посещают почти 4 миллиона (по данным счетчика Рамблер ТОП 100).



РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА

Учреждена правительством Российской Федерации. Издается с 11 ноября 1990 года. Выходит ежедневно кроме субботы и воскресенья. В газете освещаются наиболее значимые события, происходящие в стране и в мире, публикуются мнения авторитетных политиков, юристов, экономистов, политологов, деятелей культуры и искусства. После публикации в «Российской газете» вступают в силу указы Президента, постановления Правительства, и другие федеральные законодательные акты.



ТВОЯ ДОРОГА

Единственный в мире журнал о культуре и безопасности дорожного движения. Журнал создан в рамках международного центра «Безопасный мир». В состав экспертного совета журнала входят политики и руководители разных ведомств, депутаты и министры, - люди, которые на разных уровнях борются за безопасность на дорогах, лоббируют и продвигают законы о безопасности движения.



АВТОМИР

Единственный в России еженедельный автомобильный журнал. Самые свежие новости из мира автомобилей. Автомобили и тесты. Автомобиль недели - лидер российских продаж. Концепт-кар - авто будущего. Российские и международные автомобильные выставки и автогонки. Московские автосалоны и дилеры. Новинки авторынки. Подержанные иномарки. Советы экспертов по автоправу. Личный опыт автолюбителей. Автосервис и советы по эксплуатации. Технические характеристики и актуальные цены в автосалонах Москвы. Вместе с журналом «АвтоМир» в Москве и Санкт-Петербурге распространяется цветное приложение с фотообъявлениями о продаже автомобилей «АвтоМир. Рынок».



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

QUATTRORUOTE КВАТРОРУТЕ

Великолепно изданный автомобильный журнал. Его главная цель - дать читателям самую объективную и исчерпывающую информацию обо всех автомобилях мира, представленных на российском рынке. Журнал Quattroruote имеет собственный автополигон, который находится в Италии. Полигон Quattroruote располагает отлично оборудованной скоростной трассой и великолепными условиями для высокотехнологичных исследований. Тесты автомобилей проводятся по самым высоким стандартам качества и выявляют все достоинства и недостатки каждой машины. Большое внимание журнал уделяет автокаталогу с техническими характеристиками и актуальными ценами на все новые автомобили.

Зарулем

ЗА РУЛЕМ

Первое автомобильное издание России, ставшее одним из крупнейших и наиболее читаемых в современной Европе. За более чем 80-летнюю историю существования журнал стал энциклопедией всех сфер автомобильной жизни, чье неизменное призвание - удовлетворять интерес людей к широчайшему кругу автомобильных тем, тягу к новостям и оперативной информации из мира моторов.



АВТОРАДИО

Авторadio одна из первых в России коммерческих радиостанций, ведет свою историю с мая 1993 года. За 15 лет Авторadio превратилось в лидера московского FM-диапазона, а его региональная сеть входит в число 3-х самых крупных, она охватывает более 300 городов России. Авторadio с большим отрывом лидирует по всей России среди автомобильной аудитории, полностью оправдывая звание Первого автомобильного радио. Авторadio - это лучшее утреннее шоу страны "Мурзилки International", неоднократный лауреат "Радиомании". Авторadio - это надежная и оперативная информация о пробках от содружества народных корреспондентов - уникального явления в мировой радиоиндустрии.



СТОП-ГАЗЕТА

Популярный Всероссийский ежемесячник, освещающий все аспекты безопасности дорожного движения и вопросы, интересующие его участников. Газета публикует нормативные акты и материалы со всех значимых международных и российских мероприятий по дорожной безопасности, а также разъясняет позицию законодателей и руководителей Госавтоинспекции России по актуальным проблемам дорожной безопасности.

Воспитывает грамотного и культурного участника дорожного движения, помогает ориентироваться в новых требованиях законодательства и новых направлениях и технологиях обучения и повышения квалификации водителей. Знакомит читателей с техническими новинками в области безопасности дорожного движения. Читатель имеет возможность узнать о новостях из-за рубежа и всех регионов России.

