



**Всемирная организация
здравоохранения**

Европейское региональное бюро

Европейский региональный комитет

Шестьдесят седьмая сессия

EUR/RC67/Inf.Doc./4

Будапешт, Венгрия, 11–14 сентября 2017 г.

25 августа 2017 г.

170806

Пункт 3 предварительной повестки дня:

ОРИГИНАЛ: АНГЛИЙСКИЙ

Разработка добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения и механизмам оказания услуг

На основании резолюции A/70/260, принятой Генеральной Ассамблеей ООН в апреле 2016 г., и резолюции WHA69.7, принятой на Шестьдесят девятой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2016 г., штаб-квартира ВОЗ в сотрудничестве с партнерами подготовила документ для обсуждения по добровольным глобальным показателям эффективности, касающимся основных факторов риска, и соответствующим механизмам оказания услуг в целях снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

Документ для обсуждения – это инструмент для проведения консультаций с региональными комитетами ВОЗ в процессе разработки добровольных глобальных показателей эффективности в целях оказания содействия заинтересованным странам. Предполагается, что окончательное коллективное решение в отношении добровольных показателей эффективности будет принято на глобальном Официальном совещании государств-членов в ноябре 2017 г. Отчет Официального совещания будет предложен для рассмотрения на Семьдесят первой сессии Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2018 г., вместе с результатами обсуждения на 142-й сессии Исполнительного комитета в январе 2018 г.

Участникам шестьдесят седьмой сессии Европейского регионального комитета предлагается обсудить данный документ.

Разработка добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения и механизмам оказания услуг

История вопроса

1. Во всем мире дорожно-транспортный травматизм является девятой ведущей причиной смертности и основной ее причиной среди лиц в возрасте 15–29 лет. В результате дорожных аварий ежегодно погибает более 1,25 миллиона человек, а нелетальные телесные повреждения по оценкам получает от 20 до 50 миллионов человек¹. В Европейском регионе, где на дорогах ежегодно гибнет порядка 85 000 человек, дорожно-транспортные происшествия (ДТП) являются ведущей причиной смерти среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 29 лет. Некоторые страны этого региона – одни из самых безопасных в мире, и большинство ДТП являются как предсказуемыми, так и предотвратимыми. Обмен опытом и принятие мер в области сокращения дорожно-транспортного травматизма способны сыграть огромную роль в интересах снижения ущерба и спасения жизней на дорогах в будущем.

2. Признавая масштабы медицинских, социальных и экономических последствий этой проблемы и потенциальные возможности для принятия эффективных мер, Организация Объединенных Наций провозгласила в 2011 г. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сократить смертность в результате ДТП в мире. Для этого был разработан Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. В сентябре 2015 г. Десятилетие действий было дополнено постановкой масштабных глобальных задач в рамках *Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*². Задача 3.6 в области устойчивого развития предусматривает сокращение к 2020 г. на 50% количества случаев смерти от ДТП в абсолютном выражении относительно исходного уровня 2010 года.

Процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности

3. На важность установления показателей эффективности и мониторинга прогресса в направлении достижения задач ЦУР было указано в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций³, а также в резолюции WHA69.7 Всемирной ассамблеи здравоохранения⁴. В последней ВОЗ было предложено продолжать в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и региональными комиссиями ООН содействовать прозрачному, устойчивому и широкому процессу с участием всех заинтересованных сторон по оказанию заинтересованным странам содействия в разработке добровольных глобальных целевых показателей эффективности в отношении основных факторов

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/.

² <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>.

³ http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=R.

⁴ http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-ru.pdf?ua=1.

риска и механизмов оказания услуг в целях снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

4. В процессе разработки добровольных глобальных целевых показателей будет предпринят ряд консультативных шагов. Ожидается, что эти показатели будут окончательно согласованы не позднее ноября 2017 г. на глобальном официальном совещании государств-членов. По итогам этого официального совещания будет подготовлен доклад, который будет предложено представить Сто сорок второй сессии Исполнительного комитета для рассмотрения государствами-членами. На официальном совещании государства-члены могут принять решение о том, чтобы в доклад был включен заключительный свод добровольных глобальных целевых показателей по факторам риска для дорожной безопасности и механизмам оказания услуг. Доклад по итогам официального совещания может быть рассмотрен Всемирной ассамблеей здравоохранения на ее Семьдесят первой сессии и другими соответствующими руководящими органами. В Приложении 1 представлен общий вид процесса консультаций и разработки документа с самого первого этапа, когда в сентябре 2015 г. работу над ним начала группа экспертов⁵. Вторая редакция дискуссионного документа будет обсуждаться в ходе ряда совещаний Региональных комитетов в период с августа по октябрь 2017 года.

Постановка добровольных глобальных целевых показателей и мониторинг их достижения

5. Глобальный план на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. был создан с опорой на рекомендации, содержащиеся в Докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма от 2004 года. Поэтому целевые показатели, которые предлагается включить в глобальный механизм мониторинга, соответствуют положениям этого Плана и охватывают следующие основные области работы в сфере предупреждения дорожно-транспортного травматизма: а) организация безопасности дорожного движения; б) повышение безопасности дорожного движения и поездок; в) повышение безопасности транспортных средств; г) повышение безопасности участников движения; д) принятие мер в случае ДТП.

⁵ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/

6. По каждому добровольному целевому показателю необходимо будет разработать один или более индикаторов, которые могут быть итоговыми индикаторами, промежуточными итоговыми индикаторами или индикаторами эффективности реагирования национальных систем⁶. Целевой показатель – это конкретная цель, которая должна быть достигнута к 2030 году. Исходным уровнем для всех показателей будет уровень 2018 года. Это делается для того, чтобы дать странам время собрать необходимую исходную статистику по тем целевым показателям, по которым статистика в настоящее время отсутствует. Некоторые данные могут быть получены с использованием существующих механизмов мониторинга, таких как Доклад ВОЗ о безопасности дорожного движения в мире. Для сбора статистической информации, необходимой для расчета некоторых из предлагаемых индикаторов, потребуется разработка новых технических руководств.

7. В настоящее время идет рассмотрения основных областей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, обозначенных в Глобальном плане на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. с соответствующими целевыми показателями, индикаторами и потенциальными источниками данных. В таблице ниже приводится несколько характерных примеров.

Основные области в сфере безопасности дорожного движения	Целевые показатели	Индикаторы	Потенциальные источники данных
Организация безопасности дорожного движения	Подготовлен межсекторальный национальный план действий в области безопасности дорожного движения с четко установленным графиком достижения целевых показателей	Наличие такого плана действий	Доклад о безопасности дорожного движения в мире
Повышение безопасности дорожного движения и поездок	100% новых дорог имеют рейтинг 3 или более звезд (по методологии IRAP) для всех пользователей дорог ⁷	% таких дорог	Публикации iRAP или ЕС. Директива ЕС 2008/96/EG
Повышение безопасности транспортных средств	100% новых транспортных средств соответствуют рекомендованным	% применяемых правил ООН	ЕЭК ООН и Доклад о безопасности дорожного движения в

⁶ Индикаторы эффективности реагирования национальных систем предназначены для измерения потенциала системы здравоохранения и/или транспорта: инфраструктура, стратегии и планы, доступ к мероприятиям в сфере здравоохранения и к лечению.

⁷ Программы оценки состояния дорог действуют в более 80 стран мира и, как правило, реализуются в форме партнерства между правительством, дорожными агентствами, гражданским обществом и партнерами из научно-исследовательского сообщества на национальном уровне. Глобальный стандартный рейтинг безопасности дорог составляется независимой Международной программой оценки состояния дорог (iRAP) – зарегистрированной в Соединенном Королевстве некоммерческой организацией. Применение рейтинга контролируется независимым комитетом ведущих мировых экспертов в области исследований по проблемам дорожной инфраструктуры. Все соответствующие методические материалы распространяются на безвозмездной основе для использования во всем мире и опубликованы в полном объеме на вебсайте iRAP (<http://irap.org/en/>).

	приоритетным нормам ООН		мире
Повышение безопасности участников движения	% улучшения поведения водителей в отношении риска и, в частности, соблюдения скоростного режима, использования удерживающих устройств, ношения шлема, вождения в нетрезвом виде, невнимательного вождения ⁸	% подверженных риску пользователей дорог по каждому из видов рисков поведения	Доклад о безопасности дорожного движения в мире
Принятие мер в случае ДТП	Сокращение на 10% промежутка времени между попаданием в аварию и получением первой неотложной помощи	Среднее время приезда кареты скорой помощи	Информационные системы здравоохранения

Значение для регионов

8. Для того чтобы выполнить масштабную задачу Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, которая заключается в сокращении смертности на дорогах на 50% к 2020 г., в Европе потребуется существенная активизация профилактических мероприятий. Принятие добровольных целевых показателей и индикаторов будет важным условием выполнения этой задачи. Многие из стран с наивысшими стандартами безопасности дорожного движения в мире – страны Европы, и в этом регионе налицо колоссальный потенциал в области обмена передовой межсекторальной практикой для выравнивания ситуации в области безопасности дорожного движения между странами региона. Одним из инструментов для мониторинга достижения целей Десятилетия является Доклад о безопасности дорожного движения в мире, и 52 страны Европейского региона участвуют в опросном исследовании 2018 г., что позволит собрать большую часть информации по предлагаемым добровольным целевым показателям.

9. Выполнение целевой задачи ЦУР и мониторинг этого процесса требуют принятия добровольных целевых показателей и индикаторов. Поэтому очень важным является участие государств-членов в официальном совещании, которое пройдет 20-21 ноября 2017 г. для завершения работы над сводом добровольных целевых показателей и сопутствующих индикаторов. О достигнутом на официальном совещании государств-членов консенсусе будет доложено руководящим органам ВОЗ и, при необходимости, другим учреждениям ООН. Государствам-членам предлагается назначить одного или двух представителей. Принимая во внимание важный характер вопроса безопасности дорожного движения в Европейском регионе и цели и задачи официального совещания в ноябре 2017 г., будем признательны, если государства-члены направят одного делегата от сектора здравоохранения и одного делегата от другого компетентного министерства.

⁸ Критерии, считающиеся основными в том, что касается законодательства о скоростном режиме, использовании удерживающих устройств, ношении шлема, вождении в нетрезвом виде, невнимательном вождении, согласно Докладу о безопасности дорожного движения в мире за 2015 г.

Приложение 1: Предлагаемый процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности по факторам риска в области обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечения услуг

Совещание группы технических экспертов ВОЗ для выработки предложений относительно будущих добровольных глобальных целевых показателей и индикаторов	Сентябрь 2016 г.
Выпуск дискуссионного документа ВОЗ (нулевого проекта)	Октябрь 2016 г.
5 неофициальных консультаций по дискуссионному документу ВОЗ (нулевому проекту) <ul style="list-style-type: none"> • Веб-консультации • Государства-члены • Рабочая группа 29 ЕЭК ООН • Группе ООН по сотрудничеству в области безопасности дорожного движения • Безопасность-2016 (конференция по травматизму) 	Окт. – дек. 2016 г.
Выпуск обновленного дискуссионного документа ВОЗ (редакция 1.0)	Февраль 2017 г.
4 раунда неофициальных консультаций/слушаний: дискуссионный документ ВОЗ (редакция 1.0) <ul style="list-style-type: none"> • Открытые веб-консультации • Все государства-члены (Штаб-квартира ВОЗ) • Комитет по внутреннему транспорту (ЕЭК ООН) • Рабочая группа 1 ЕЭК ООН • Негосударственные субъекты (например, гражданское общество, НПО по вопросам дорожной безопасности, профессиональные общества, частный сектор) 	Февр. - май 2017 г.
Выпуск обновленного дискуссионного документа ВОЗ во второй редакции	Июнь 2017 г.
Глобальное официальное совещание государств-членов (штаб-квартира ВОЗ) Обсуждения региональными комитетами	Август – ноябрь 2017 г.
Выпуск заключительного доклада ВОЗ	Ноябрь 2017 г.
Сессия Исполнительного комитета ВОЗ	Январь 2018 г.
Всемирная ассамблея здравоохранения ВОЗ	Май 2018 г.