

YO‘L-TRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISHDA AYRIM XORIJIY DAVLATLAR TAJRIBASI

Ibodillayev Doston Abduvayt o‘g‘li

Huquqni muhofaza qilish akademiyasi magistranti

dostonibodillayev@gmail.com

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada yo‘l-transport hodisalarini oldini olishdagi ayrim xorijiy davlatlar tajribasi bayon etilgan. Shuningdek, muallif maqolada yo‘l-transport hodisalarini oldini olishda xalqaro standartlar ayrim talablariga to‘xtalib o‘tgan.

Kalit so‘zlar: *yo‘l-transport hodisasini oldini olish, shaharlarda tezlik chegaralarini belgilash, qonda alkogol kontsentratsiyasining qonuniy chegaralarini o‘zgartirish, transport vositalari xavfsizligi bo‘yicha ustuvor standartlar.*

THE EXPERIENCE OF SOME FOREIGN COUNTRIES IN THE PREVENTION OF ROAD ACCIDENTS

ABSTRACT

This article describes the experience of some foreign countries in the prevention of road accidents. Also in the article, the author dwells on some of the requirements of international standards for the prevention of road accidents.

Keywords: *prevention of traffic accidents, setting speed limits in cities, changing the legally established limits of alcohol concentration in the blood, priority vehicle safety standards.*

Yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘limlar soni o‘shishda davom etmoqda va 2016 yilda 1,35 millionga yetdi. Biroq, so‘nggi yillarda dunyo aholisiga nisbatan o‘lim darajasi barqarorlashdi. Jahon Sog‘liqni Saqlash Tashkiloti hisobotida keltirilgan ma‘lumotlar shuni ko‘rsatadiki, Qonunchilik, transport vositalari standartlari va baxtsiz hodisadan keyin tibbiy yordam olish imkoniyatini yaxshilash kabi muhim sohalarda yutuqlarga erishildi. Biroq, bu taraqqiyot dunyoning ko‘p joylarida sodir bo‘layotgan aholi sonining ko‘payishi va transportning tez harakatlanishini qoplash uchun yetarlicha tez suratlarda amalga oshirilmadi.

Yo‘l-transport jarohatlari hozirda 5-29 yoshdagi bolalar va yoshlar o‘limining asosiy sababidir, bu esa yo‘l harakati xavfsizligini deyarli e‘tiborsiz qoldiradigan bolalar salomatligi dasturini o‘zgartirish zarurligini ko‘rsatadi. Bu OITS, sil va diareya kasalliklari barcha yosh guruhlari orasida o‘limning sakkizinchi sababidir. Yo‘l-transport jarohatlari va o‘lim yuki nomutanosib ravishda zaif yo‘l foydalanuvchilari va o‘limlar soni ortib borayotgan motorli transport tufayli yuzaga keladigan past va o‘rta daromadli mamlakatlarda yashovchilarga to‘g‘ri keladi. 2013 va 2016 yillar oralig‘ida past va o‘rta daromadli mamlakatlarning hech birida yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘lim holatlari kamaymagan, 48 ta o‘rta va yuqori daromadli mamlakatlarda biroz pasayish kuzatildi. Umuman olganda, ushbu davrda 104 mamlakatda o‘lim holatlari ko‘paygan.

Yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘lim va jarohatlar butun dunyoda katta muammo bo‘lib qolmoqda va hozirgi tendentsiyalar yaqin kelajakda ham shunday davom etishini ko‘rsatmoqda. Shu bilan birga, taraqqiyotni jadallashtirishga yo‘l va transport vositalari xavfsizligi standartlari, tezlikni oshirish kabi yuqori xavfli xatti-harakatlarning oqibatlarini yumshatishga qaratilgan Qonunchilik kabi samarali choralarni ko‘rish va amalga oshirishni o‘z ichiga olgan keng qamrovli yondashuv orqali erishish mumkin.

Yo‘l harakati xavfsizligi va shahar harakatchanligi strategiyalarini birlashtirish, Bogota, Kolumbiya

1996 yildan 2006 yilgacha Bogota yo‘l harakati xavfsizligi va shahar harakatchanligini ta‘minlashga kompleks yondashuvni joriy etish orqali yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘lim sonini 50 foizga kamaytirdi:

1. Merning kuchli rahbariyati keng qamrovli institutsional, moliyaviy va tartibga soluvchi islohotlarni amalga oshirishga imkon berdi.

2. Shahar infratuzilmasiga 1997 va 2006 yillar o‘rtasida 2 milliard AQSh dollari miqdorida deyarli 300 km velosiped yo‘llari va 60,000 m² piyodalar infratuzilmasi bo‘yicha yangi investitsiyalar kiritildi. Investitsiyalar institutsional va soliq islohoti, shuningdek, ishga qatnov imkoniyatlarini yaxshilash uchun jamoatchilik talabiga asosan yo‘naltirilgan mablag‘lar tufayli amalga oshirildi.

3. Yo‘l harakati xavfsizligini yaxshilashga jamoat transporti xavfsizligini yaxshilash, piyodalar yo‘laklari va velosiped yo‘laklarini yaxshilash, xavfsizlik kamarlarini taqish va mast holda haydash uchun jarimalar bo‘yicha qat‘iy qoidalar va ularni qo‘llash, politsiya tizimini isloh qilish, jamoat transportini yaxshilash orqali erishildi.

4. 2017-yil dekabr oyida Bogotada yangi “Vision Zero” rejasi qabul qilindi, u “Safe” tizimli yondashuviga asoslangan bo‘lib, o‘lim va jiddiy jarohatlarni proaktiv ravishda kamaytirish bo‘yicha muvofiqlashtirilgan kompleks harakatlarni o‘z ichiga oladi.

Maktab zonalari xavfsizligini oshirish, Koreya Respublikasi

Koreya Respublikasi 1972 yildan beri Iqtisodiy Hamkorlik va Taraqqiyot Tashkiloti mamlakatlari o‘rtasida yo‘l-transport hodisalarida o‘limning uchinchi eng past ko‘rsatkichini boshdan kechirdi.

Transport infratuzilmasiga investitsiyalar va iqtisodiy rivojlanishga tarixiy e‘tibor yo‘l harakati xavfsizligiga, xususan, kengroq va tezkor yo‘llar hisobiga halok bo‘lgan va jarohat olgan piyodalar xavfsizligiga kamroq e‘tibor qaratilishiga olib keldi. Ushbu muammoni hal qilish va yo‘llarda o‘limning yuqori darajasini pasaytirish

maqsadida Koreya hukumati yo‘l-transport jarohatlari va tarmoqdagi eng xavfli joylar to‘g‘risidagi ma‘lumotlarni tahlil qildi.

Maktab zonalari dasturlariga sarmoya kiritish, maktab avtobuslarini tartibga solishni yaxshilash, maktab zonalaridagi qoidabuzarliklar uchun jarimalarni ko‘paytirish va yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risidagi qonunchilikni takomillashtirish orqali yo‘l harakati xavfsizligini yaxshilash bo‘yicha yangi milliy strategiya qabul qilindi. Xabar qilinishicha, bu sa‘y-harakatlar 1993 yildan 2012 yilgacha 14 yoshgacha bo‘lgan bolalar o‘rtasida yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘limning 95 foizga kamayishiga yordam bergan.

Maqsadlar bo‘yicha boshqaruv, Shvetsiya

Shvetsiya yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha jahon yetakchisi bo‘lib, har 100 000 aholiga 2,8 o‘lim ko‘rsatkichi to‘g‘ri keladi.

1990 yildan 2015 yilgacha yo‘l-transport hodisalari natijasida o‘limlar soni 66 foizga kamaydi. Shvetsiya tajribasi kuchli institutsional chora-tadbirlar, jumladan, hukumat, biznes va fuqarolik jamiyati tomonidan yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha ulkan maqsadlarga erishishga e‘tibor qaratish orqali qo‘llab-quvvatlanadigan tizimli, dalillarga asoslangan yondashuvlarini uzoq muddatli rejalashtirish orqali qanday qilib yaxshiroq natijalarga erishish mumkinligini ko‘rsatadi. 1997 yil oktyabr oyida Shvetsiya parlamenti “Zero” kontsepsiyasini qabul qildi. Bu yangi uzoq muddatli maqsad bo‘lib, hozirda ko‘plab mamlakatlar tomonidan qabul qilinadigan yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashning yangi strategik asoslari hisoblanadi. Strategiya ma‘lum bo‘lgan keng tarqalgan xatolar va odamlarning zaifliklarini bartaraf etish va shu bilan baxtsiz hodisalarning jiddiy oqibatlarini oldini olish uchun yo‘l harakati tizimining barcha bo‘g‘inlarini yanada samarali boshqarish uchun birgalikda javobgarlikni yaratishdir. Shvetsiya maqsadlari 2020 yilgacha taraqqiyotga erishishga qaratilgan. Bularga milliy va munitsipal darajadagi xavfsiz transport infratuzilmasi, 80 km/soat tezlik chegarasi va o‘rta to‘siqlar bilan bo‘linmagan yo‘llar ulushini oshirish, piyodalar va velosiped yo‘llari bo‘lgan ko‘proq shahar yo‘llari, tezlik cheklovlariga yaxshiroq

rioya qilish, hushyor haydash, xavfsizlik kamarlaridan va dubulg'alardan foydalanish kiradi.

Shaharlarda tezlik chegaralarini belgilash, Tailand

Yo'llarning funktsiyalari, joylashuvi va dizayniga mos keladigan va barchaning xavfsizlik ehtiyojlarini hisobga oladigan tezlik chegaralarini belgilash yo'llardan xavfsiz foydalanish uchun zamin yaratadi. Qoidaga ko'ra, avtomobil yo'llari va transport idoralari tashabbusi bilan tarmoq bo'ylab maksimal tezlik chegaralari milliy darajada o'rnatiladi. Tailandning amaldagi shahar tezligi to'g'risidagi qonuni 1979 yilda qabul qilingan va shahar joylari uchun maksimal tezlikni soatiga 80 km tashkil etadi. Shahar yo'llarida 80 km/soat tezlik chegarasi zamonaviy amaliyotlardan uzoqdi, zamonaviy amaliyotlar shaharlarda maksimal tezlik chegarasini 50 km/soat va piyodalar ko'p bo'lgan joylarda, masalan, turar-joy binolari yoki shahar ko'chalarida pastroq chegaralarni belgilashni tavsiya qiladi.

2015 yildan boshlab milliy tezlik qonunchiligiga o'zgartirish kiritishga urinishlar bo'ldi, ammo muvaffaqiyatsiz bo'ldi. 2015 yilda asosiy e'tibor milliy qonunchilikni o'zgartirishdan viloyatlarning imkoniyatlarini kengaytirishga va ularni o'zlarining tezlik chegaralarini belgilash uchun qonun qoidalaridan foydalanishga undashga o'tdi. Bundan tashqari, mahalliy hukumatlarga tegishli tezlik chegaralarini belgilash bo'yicha tavsiyalar berildi. 2017 yilda, munitsipalitetlarda tezlik chegaralarini belgilash bo'yicha ko'rsatmalar qabul qilingandan so'ng, viloyatlar yanada mos tezlik chegaralarini o'rnatishni boshladilar va 2018 yil sentyabr oyiga qadar 76 viloyatning yarmi 50 km/soat dan oshmaydigan shahar tezlik chegaralarini o'rnatdi. Ushbu misol milliy tezlik chegaralari xalqaro amaliyotga mos kelmaganida mahalliy tashabbuslarning tegishli shahar tezlik chegaralariga o'tishda muhimligini ko'rsatadi.

Qonda alkogol kontsentratsiyasining qonuniy chegaralarini o'zgartirish samaradorligi, Braziliya

Braziliyaning BAC (Blood Alcohol Concentration) cheklovlarga asoslangan mast holda haydash to'g'risidagi birinchi qonuni 1998 yilda qabul qilingan bo'lib, BAC tarkibi 0,06 g/dl dan yuqori bo'lgan haydashni jinoyatga aylantiradi.

Braziliyaning San-Paulu shahridagi yo'llarda o'lim bo'yicha o'tkazilgan tadqiqot shuni ko'rsatdiki, yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlarning 39 foizida BAC darajasi 0,01 g/dl dan oshgan va taqdim etilgan haydovchilarning 42 foizida BAC darajasi 0,06 g/dl dan oshgan. Ushbu sog'liqni saqlash tahdidiga qarshi kurashish uchun Braziliya hukumati 2008 yil iyun oyida BAC ruxsat etilgan stavkasini 0,06 g/dl dan 0,02 g/dl gacha pasaytirgan yangi "taqiq" ni qabul qildi.

2001 yildan 2010 yilgacha San-Paulu poytaxti va shtatida o'tkazilgan monitoring shuni ko'rsatdiki, yangi qonun jarohatlar va o'limlar sonining sezilarli darajada kamayishiga olib keldi. Ta'sir o'limga nisbatan kuchliroq edi (San-Paulu shtati va poytaxtidagi o'rtacha oylik ko'rsatkichning mos ravishda -7,2% va -16,0% ga pasayishi) jarohatlarga nisbatan (-1,8% va -2,3%).

Garchi yangi qonun baxtsiz hodisalar sonining kamayishiga olib kelgan bo'lsa-da, uni qo'llash uchun to'siqlar saqlanib qoldi. Shunisi e'tiborga loyiqki, haydovchilar BAC testini topshirishdan voz kechish huquqiga ega edilar, bu esa BAC testi darajasi bilan bog'liq jinoiy jazo choralarini qo'llashni qiyinlashtirdi. Keyinchalik, 2012 yil dekabr oyida Braziliya hukumati politsiya xodimlariga mast holda haydash faktini tasdiqlash uchun muqobil dalillardan (masalan, klinik belgilar yoki video yozuvlar) foydalanishga ruxsat berish orqali "taqiq" ga o'zgartirish kiritdi. Tuzatish, shuningdek, o'lchash mumkin bo'lgan qon tarkibidagi spirtli ichimliklarni noqonuniy qildi va 1998 yildagi dastlabki jarimalarni ikki baravar oshirdi.

O'quvchilari uchun 5 yulduzli maktab sayohati, Lusaka

Afrika mamlakatlarida yo'l-transport jarohatlarining dunyodagi eng yuqori darajasi mavjud. Zambianing Lusaka shahridagi Justin Kabve boshlang'ich maktab o'quvchilari uchun ularning maktabga safari endi ancha xavfsizroq bo'ldi, chunki

kirish yoʻllari Irapning "maktablar uchun yulduzlar reytingi" ilovasi yordamida baholangan besh yulduzli xavfsizlik darajasiga qadar bir va ikki yulduzli "xavfli" reytingga ega edi. Maktab modernizatsiya qilinishidan oldin maktab atrofidagi yoʻllarda toʻrt bola jarohat olgan. Kirish joyidan 4700 ta transport vositasi oʻtadi, 200 kishi yoʻlni kesib oʻtadi va 900 dan ortiq kishi tirbantlik payti maktab yonidan oʻtadi. Ilgari maktabga borish juda xavfli edi.

2017-yil noyabr oyida "Amend" notijorat tashkiloti tomonidan yakunlangan va "FedEx" tomonidan qoʻllab-quvvatlangan loyiha bilan infratuzilmani takomillashtirish "iRap Star Rating" piyodalar reytingiga asoslangan "Star Rating for Schools" (SR4S) ilovasi yordamida baholangan xavfsizlikni oshirdi. Yaxshilanishlarga baland platformali piyodalar oʻtish joyi, piyodalar yoʻlaklari, toʻsiqlar va maktab zonasi haqida ogohlantirishlar qoʻshilishi, koʻrinishni toʻsib qoʻygan transport vositalarining toʻxtash joyini yoʻq qilish va oʻtayotgan transport vositalarining tezligini pasaytirish kiradi.

Infratuzilmani yaxshilashdan oldin va keyin SR4S ilovasi yordamida piyodalar harakati yuqori boʻlgan toʻrtta joy xavfsizlik nuqtai nazaridan baholandi. SR4S tomonidan olingan "oldin" va "keyin" baholash natijalari xavfsizlikning sezilarli yaxshilanishini aks ettiradi. Maktabning asosiy kirish qismidagi chorraha va yaqin atrofdagi burchak yulduzlar reytingini mos ravishda birdan besh yulduzgacha va ikkitadan besh yulduzgacha oshirdi.

Transport vositalari xavfsizligi boʻyicha ustuvor standartlar, BMT

1-2: old va yon taʼsirlardan himoya qilish (R94 va R95): avtomobillar maʼlum tezlikda sinovdan oʻtkazilganda old va yon toʻqnashuv zarbalariga bardosh bera olishiga ishonch hosil qiling. Ushbu xavfsizlik qoidalari yoʻlovchilarni frontal va lateral toʻqnashuvlar taʼsiridan himoya qilishga yordam beradi.

3: elektron barqarorlikni boshqarish (R140): keskin burilish yoki past burilish holatlarida sirpanish va boshqaruvni yoʻqotishning oldini oladi va baxtsiz hodisalar sonini samarali ravishda kamaytiradi va hayotni saqlab qoladi. Bu bitta mashina bilan

to‘qnashuvni va ag‘darishni samarali ravishda oldini oladi, o‘limga olib keladigan va jiddiy jarohatlar sonini kamaytiradi.

4: piyodalarning old himoyasi (R127): yumshoqroq bamperlarni ta‘minlaydi va old uchlarini o‘zgartiradi; og‘irlikni kamaytirishi mumkin bo‘lgan transport vositalarining (masalan, keraksiz qattiq tuzilmalarni olib tashlaydi); piyodaning mashina bilan to‘qnashuvi.

5-6: xavfsizlik kamarlari va xavfsizlik kamarlarining biriktiriladigan joylari (R14 va R16): xavfsizlik kamarlari ishlab chiqarish va yig‘ish paytida transport vositalariga o‘rnatilganligiga ishonch hosil qiling va xavfsizlik kamarlarining mahkamlash joylari to‘qnashuvda yuzaga keladigan zarbalarga bardosh bera olishi kerak. Bu xavfsizlik kamarining sirpanish xavfini kamaytiradi.

7: bolalarni ushlab turish moslamalari (R129): bolalar o‘rindig‘i kattalar uchun xavfsizlik kamariga bog‘langanligiga va uni o‘rnatish uchun “ISOFIX” bolalar uchun ushlab turish joylari o‘rnatilganligiga ishonch hosil qiling.

8: mototsiklning qulflashga qarshi tormoz tizimi (R78): haydovchiga favqulodda tormozlash paytida nazoratni saqlab qolishga yordam beradi va yo‘l-transport hodisasi va undan keyingi jarohatlar ehtimolini kamaytiradi.

Elektron velosipedlar uchun yangi standartlarni o‘rnatish, Xitoy

Xitoyda, boshqa ko‘plab mamlakatlarda bo‘lgani kabi, elektron velosipedlardan foydalanishning keskin o‘sishi kuzatilmoqda - ba‘zi hisob-kitoblarga ko‘ra, mamlakatda 200 millionta bunday transport vositalaridan foydalaniladi, ularning uch millionini Pekinda topish mumkin. Elektron velosipedlarning tabiati o‘zgarganligi sababli, 1999 yilda o‘rnatilgan mavjud standartlar endi ahamiyatli emas va natijada Xitoyda sotiladigan va ishlatiladigan elektron velosipedlar standartlashtirilmagan.

Tegishli standart bo‘lmasa, ko‘plab transport vositalari "elektron velosipedlar" sifatida ishlab chiqariladi va sotiladi, garchi ular asosan 40 km/soat yoki undan tezroq tezlikka erisha oladigan mototsikllardir. Biroq, ularning barchasi velosiped sifatida qaraladi va shuning uchun dubulg‘a talablari va tezlik chegaralari yo‘q. Shunday qilib, ular motorsiz foydalanuvchilar uchun mo‘ljallangan va foydalanadigan velosiped yo‘llari va yurish yo‘llaridan foydalanadilar.

2018-yil may oyida elektron velosipedlarni tartibga solishni yaxshilashga qaratilgan yangi standart chiqarildi va mototsikllarni elektron velosiped sifatida berish amaliyotini tugatdi. Ushbu standart bosqichma-bosqich amalga oshiriladi (2019-yil aprel oyidan boshlab). Yangi standartga javob beradigan har qanday transport vositasi (tezligi 25 km/soat bo'lgan xalqaro amaliyotga mos keladi) velosiped hisoblanadi va ro'yxatdan o'tish, litsenziyalash yoki dubulg'a talablariga javob bermaydi. Ushbu standartga javob bermaydigan elektron velosipedlar mototsikl sifatida ko'rib chiqiladi va dubulg'a qonunlari va litsenziyalash talablariga bo'ysunadi. Muomalada bo'lgan elektron velosipedlarning aksariyati nostandart bo'lishi mumkinligi sababli, ushbu standart millionlab mototsiklchilarga dubulg'a qiymaslikka imkon beradigan bo'shliqni yopadi.

Transport vositalarining xavfsizligi standartlari, Hindiston

Hindiston dunyodagi to'rtinchi yirik avtomobil ishlab chiqaruvchisi bo'lib, hozirda avtomobillar va mototsikllarga yangi avtomobil xavfsizligi standartlarini qo'llamoqda. 2014-yilda "NCAP"ning "Hindiston uchun xavfsiz avtomobillar" global tashabbusi tomonidan o'tkazilgan mustaqil avariya sinovlari shuni ko'rsatdiki, Hindistonning eng ko'p sotilgan modellari BMTning to'qnashuv uchun avariya sinovidan o'ta olmaydi.

2015-yilda Hindiston hukumati BMTning frontal va lateral zarbalar va piyodalarni himoya qilish bo'yicha standartlariga javob beradigan yangi qoidalarni e'lon qildi. Yangi avtomobil modellari uchun old va yon halokat testlaridan foydalanish 2017-yil oktabr oyidan kuchga kirdi va 2019-yil oktabr oyidan boshlab barcha yangi avtomobillarga taalluqlidir. Yangi modellar uchun piyodalarni himoya qilish qoidalari 2018-yil oktyabridan kuchga kirdi va 2020-yil oktyabridan boshlab barcha yangi avtomobillarga nisbatan qo'llaniladi. Bundan tashqari, yangi avtomobillar standart ravishda xavfsizlik yostiqchalari va 80 km/soatdan ortiq tezlikni oshirish haqida ogohlantirish moslamasi bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

Yangi qoidalar va "Hindiston uchun xavfsiz avtomobillar" loyihasining kombinatsiyasi iste'molchilarning xavfsizlik yostiqchalari kabi asosiy funktsiyalarga

boʻlgan talabini oshiradi va avtomobilsozlik sanoatida xavfsizlik dizaynini takomillashtirish uchun kuchli katalizator boʻlib xizmat qiladi. Hozirgi vaqtda bozorda nafaqat yangi standartlarga javob beradigan, balki yaxshi baholarga ega boʻlgan yangi modellar, shu jumladan “NCAP” global sinovlarida toʻrt yulduzli model mavjud. 2014-yilda global “NCAP” testlarining birinchi bosqichida nol yulduzlarni qoʻlga kiritgan Tata Nano kabi yangi halokat sinovlaridan oʻta olmaydigan eski modeldagi avtomobillarni ishlab chiqarish qisqarmoqda. Hindiston uchun navbatdagi muammo-hozirda butun dunyo boʻylab yangi yengil avtomobillarning 70% dan ortigʻiga, lekin Hindistonda yangi avtomobillarning 10% dan kamiga oʻrnatilgan elektron barqarorlikni nazorat qilishni joriy etishni tezlashtirish.

REFERENCES

1. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO.
2. WHO Global health estimates 2014 summary tables: Deaths by cause, age and sex, by WHO region, 2000–2012 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/en/, accessed 01 October 2015).
3. High-level group on road safety consultation on the development of the injuries strategy: next steps in the development of the injuries strategy. Brussels: European Commission; 2012 (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/injury_next_steps.pdf, accessed 03 November 2015).
4. A cohesive strategy for alcohol, narcotic drugs, doping and tobacco (ANDT) policy. Ministry of Health and Social Affairs, Sweden; 2011 [S.2011.02] (<http://www.government.se/information-material/2011/05/a-cohesive-strategy-for-alcohol-narcotic-drugs-doping-and-tobacco-andt-policy/> accessed 01 October 2015).
5. Global status report on road safety 2015. Geneva: World Health Organization; 2015 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/, accessed 03 November 2015). Имеется резюме на русском языке (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_RUS.pdf?ua=1, по состоянию на 4 декабря 2015 г.).