ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р ИСО 39001— 2014

Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)

ТРЕБОВАНИЯ И РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ

ISO 39001:2012
Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use
(IDT)

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2015

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 ПОДГОТОВЛЕН Всероссийским научно-исследовательским институтом стандартизации и сертификации в машиностроении (ВНИИНМАШ) на основе собственного аутентичного перевода на русский язык стандарта, указанного в п. 4

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 278 «Безопасность дорожного движения»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 14 октября 2014 г. № 1327-ст

4 Настоящий стандарт идентичен международному стандарту ИСО 39001:2012 «Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению» (ISO 39001:2012 «Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use»), подготовленному проектным Техническим Комитетом PC 241, Road Traffic safety management systems (Системы менеджмента безопасности дорожного движения).

По тексту стандарта введены дополнительные сноски, выделенные курсивом, в которых даются необходимые разъяснения отдельных положений стандарта с точки зрения нормативных документов, действующих в Российской Федерации.

В текст стандарта включено дополнительное справочное приложение ДА, в котором приводится сопоставление терминов, используемых в настоящем стандарте, и аналогичных терминов в соответствии с нормативными документами Российской Федерации.

Перевод с английского языка (en).

Степень соответствия – идентичная (IDT)

5 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

6 Следует обратить внимание на возможность того, что некоторые элементы настоящего стандарта могут быть объектом патентного права. ИСО не несет ответственности за идентификацию какого-либо одного или всех случаев применения таких патентных прав.

Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок – в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования – на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru)

© Стандартинформ, 2015

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Предисловие к ИСО 39001:2012 «Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению»

ИСО (Международная организация по стандартизации) – это всемирно известное объединение национальных органов по стандартизации (организации-члены ИСО). Работа по подготовке международных стандартов обычно проводится через технические комитеты ИСО. Каждая организация – член ИСО, заинтересованный в теме для работы по которой был создан технический комитет имеет право быть представленным в этом комитете. Международные организации как правительственные, так и неправительственные, в связи с ИСО также принимают участие в работе. ИСО тесно сотрудничает с Международной электротехнической комиссией (МЭК) по вопросам стандартизации электротехники.

Международные стандарты подготавливаются в соответствии с правилами, изложенными в Директивах ИСО/МЭК, часть 2.

Главной задачей технических комитетов является подготовка международных стандартов. Проекты международных стандартов, принятые техническими комитетами рассылаются организациям-членам для голосования. Для публикации в качестве международного стандарта требуется не менее 75 % голосов организаций-членов.

ИСО 39001 был подготовлен создаваемым Техническим комитетом PC 241, Road Traafic safety management systems (Системы менеджмента безопасности дорожного движения).

Введение ИСО 39001:2012 «Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению»

Безопасность дорожного движения является глобальной проблемой. Приблизительно 1,3 млн человек погибают и от 20 до 50 млн человек получают телесные повреждения на дорогах всего мира каждый год и эти цифры возрастают [10]. Социально-экономическое воздействие аварийности и воздействие на жизнь и здоровье населения является весьма существенным.

Настоящий стандарт предоставляет инструмент, призванный помочь организациям уменьшить, и в пределе, избегать аварийности и риска смертельных случаев и случаев тяжких телесных повреждений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Концентрация активности на этом направлении может иметь результатом также повышение экономической эффективности использования системы организации дорожного движения.

Настоящий стандарт идентифицирует элементы надлежащей практики, которые позволят организации достигнуть желаемых результатов в безопасности дорожного движения.

Настоящий стандарт применим к общественным и частным организациям, которые взаимодействуют с системами организации дорожного движения. Он может быть использован как внутренней, так и внешней сторонами, включая органы по сертификации для оценки возможности организации удовлетворять требованиям.

Мировой опыт показал, что существенное снижение случаев гибели людей и тяжких телесных повреждений может быть достигнуто принятием целостного подхода Безопасной Системы к безопасности дорожного движения. Он включает ясный и недвусмысленный акцент на результатах безопасности дорожного движения и действиях, основанных на фактах, подкрепленный соответствующими организационными возможностями [9], [11], [12].

Правительство не может достигнуть упомянутого снижения уровня аварийности самостоятельно. Важную роль будут играть организации любых типов и размеров, а также и индивидуальные пользователи дорожной сети. В результате принятия настоящего стандарта организации смогут достигнуть следующего:

- результатов безопасности дорожного движения на уровне, превышающем уровень, который можно достигнуть путем соответствия законодательству и стандартам,
- своих собственных целей и, в то же время внести вклад в достижение общественных целей.

Система менеджмента, представленная в настоящем стандарте нацеливает организацию на ее собственные цели и планы в безопасности дорожного движения и руководит планированием деятельности, направленной на реализацию этих целей посредством использования подхода «Безопасная система» в безопасности дорожного движения. В приложении В описаны категории результатов безопасности дорожного движения, подход «Безопасная система» и структура менеджмента надлежащей практики безопасности дорожного движения, а также показано, как они могут быть соотнесены с настоящим стандартом.

Приложение А содержит некоторые указания по руководству для внедрения настоящего стандарта.

Система менеджмента безопасности дорожного движения интегрирована или построена как совместимая с другими системами менеджмента (см. приложение С) и процессами внутри организации.

Настоящий стандарт способствует использованию принципа итерационных (повторяющихся) процессов (планируй, делай, проверяй, исправляй), который стимулирует организацию к достижению результатов безопасности дорожного движения.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)

ТРЕБОВАНИЯ И РУКОВОДСТВО ПО ПРИМЕНЕНИЮ

Road traffic safety (RTS) management systems. Requirements with guidance for use

Дата введения — 2015—06—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает требования к системе менеджмента безопасности дорожного движения (далее – БДД), для обеспечения возможности для организации, которая связана с системами дорожного движения, добиться уменьшения числа погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, на которые эта организация может влиять. Требования в настоящем стандарте включают развитие и внедрение соответствующей политики в области БДД, разработку целей и планов действий БДД, учитывающих законодательные и иные требования, под которые подпадает организация, а также информацию об элементах и критериях, относящихся к БДД, которые организация идентифицирует как те, которыми она может управлять и на которые она может влиять.

Настоящий стандарт применяется к любой организации вне зависимости от ее типа, размера, а также поставляемых организацией продукции или услуг в том случае, если организация планирует:

a) повысить уровень БДД;

b) создать, внедрить, поддерживать и улучшать систему менеджмента БДД;

c) обеспечить свое соответствие сформулированной политике в области БДД;

d) доказать соответствие требованиям настоящего стандарта.

Настоящий стандарт предназначен для целей менеджмента БДД. Стандарт не имеет целью установление технических требований и требований качества к средствам транспортирования и транспортным услугам (например, дороги, дорожные знаки/светофоры, автомобили, трамваи, услуги по грузовым и пассажирским перевозкам, службы спасения и скорой помощи).

Задачей настоящего стандарта не является установление единообразия в структуре менеджмента БДД или единообразие документации.

БДД является объектом совместной ответственности. Настоящий стандарт не имеет своей целью освобождение пользователей дорог от их обязанностей соблюдать законодательство и ответственного поведения. Стандарт может способствовать организации в усилиях по поощрению пользователей дорог к соблюдению законодательства.

Все требования настоящего стандарта не являются предметом патентного права.

В тех случаях, когда какое либо из требований настоящего стандарта не могут быть применены по причине статуса организации, а также ее продукции или услуг, это требование может считаться исключением, при условии, что данное исключение и причины его документированы.

В том случае, если исключения сделаны, претензия на соответствие настоящему стандарту допустима только в том случае, когда они не влияют на способность организации успешно создать, внедрить, поддерживать и улучшать систему менеджмента БДД.

2 Нормативные ссылки

Нормативные ссылки отсутствуют.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте используются следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **аудит** (audit): Систематический, независимый и документированный процесс (3.27) получения свидетельств аудита (3.4) и объективного их оценивания с целью определения степени выполнения согласованных критериев (3.3) аудита.

Примечание 1 – Аудит может быть внутренним аудитом (первой стороны) или внешним аудитом (второй или третьей стороны), а также комплексным аудитом (объединяющим две или более дисциплины).

Издание официальное

Примечание 2 – Термины «свидетельство аудита» и «критерии аудита» определены в ИСО 19011.

3.2 **аудитор** (auditor): Лицо, обладающее продемонстрированными атрибутами и компетентностью (3.7) для проведения аудита (3.1).

3.3 **критерии аудита** (audit criteria): Совокупность политики, процедур или требований, используемые, как база для оценки, с которой сравниваются свидетельства аудита (3.4).

3.4 **свидетельство аудита** (audit evidence): Записи, изложение фактов или другая информация, которые относятся к критериям аудита (3.3) и могут быть проверенными.

3.5 **наилучшая доступная информация** (best available information): Информация, доступная организации, и которая учитывает любые известные ограничения в данных или используемых моделях, или вероятность расхождения мнений экспертов.

Примечание 1 – Информация включает свидетельства, научные исследования по безопасности, опыт, информацию от потребителя, обзоры, прогнозы и заключения экспертов.

Примечание 2 – Доступность зависит от ресурсов организации.

3.6 **ориентация** (commitment): Уровень действия и назначение, приданные системе менеджмента (3.16).

3.7 **компетентность** (competence): Способность применять знания и опыт для того, чтобы достигнуть намеченных результатов.

3.8 **соответствие** (conformity): Выполнение требования (3.28).

3.9 **постоянное улучшение** (continual improvement): Повторяющаяся деятельность по повышению рабочих характеристик (3.23).

3.10 **коррекция** (correction): Действие, предпринятое для устранения обнаруженного несоответствия (3.19).

3.11 **корректирующее действие** (corrective action): Действие, предпринятое для устранения причины обнаруженного несоответствия (3.19) и предотвращения его повторения.

3.12 **гибель** (death): Потеря человеческой жизни, как прямой результат автомобильной катастрофы (3.33).

Примечание – Существует широко признанное международное определение гибели в результате автомобильной катастрофы, когда лицо или лица погибают или умирают в течение 30 дней в прямом результате автомобильной катастрофы без учета самоубийства. В разных странах определения могут различаться*.

3.13 **документированная информация** (documented information): Информация, которая требует управления и поддержания со стороны организации (3.21) и средства, в которых она воплощена.

Примечание 1 – Документированная информация может быть в любом формате и в любом качестве, а также из любого источника.

Примечание 2 – Документированная информация может относиться:
- к системе менеджмента (3.16), включая связанные с ней процессы (3.27);
- к информации, создаваемой для функционирования организации (документация);
- к свидетельствам о достигнутых результатах (записи).

3.14 **результативность** (effectiveness): Степень реализации запланированной деятельности и достижения запланированных результатов.

3.15 **заинтересованная сторона** (interested party): Лицо или организация (3.21), которые могут оказывать влияние или подвергаться влиянию или считать, что они подвержены влиянию действий или решений.

Примечание – Понятие заинтересованная сторона может включать, но не исчерпываться следующими категориями: сотрудники, подрядчики (контрагенты), потребители и другие затрагиваемые третьи стороны.

3.16 **система менеджмента** (management system): Набор взаимосвязанных и взаимодействующих элементов организации (3.21) для установления политики (3.24), целей (3.20) и процессов (3.27), направленных на достижение этих целей.

Примечание 1 – Система менеджмента может быть направлена на одну или на несколько дисциплин.

Примечание 2 – Элементы системы включают организационную структуру, распределение ролей

* На территории Российской Федерации погибшими в результате ДТП признаются пострадавшие в нем лица, которые умирают в течение 30 дней с момента совершения ДТП.

и ответственностей, планирование, функционирование и т. д.

Примечание 3 – Область действия системы менеджмента может включать организацию в целом, специальные и отдельно установленные функции организации, специальные и отдельно выделенные подразделения организации или одну или более функций, распространяющихся на группу организаций.

3.17 **измерение** (measurement): Процесс (3.27) определения значения величины.

3.18 **мониторинг** (monitoring): Определение текущего состояния системы, процесса (3.27) или действий.

3.19 **несоответствие** (nonconformity): Невыполнение требования (3.28).

3.20 **цель** (objective): Результат, который должен был достигнут.

Примечание 1 – Цель может быть стратегическая, тактическая или оперативная.

Примечание 2– Цели могут относиться к различным дисциплинам (таким как финансы, здравоохранение, безопасность и деятельность по охране окружающей среды) и могут применяться на различных уровнях [таких как стратегический, уровень в масштабе всего предприятия, уровень проектов, процессов (3.27)].

Примечание 3 – Цель может быть выражена иными способами, например намеченный итог, замысел, оперативный критерий, в качестве целей БДД, или иными словами со сходным значением (например, намерение, задача или задание).

Примечание 4 – В контексте системы менеджмента БДД цели БДД устанавливаются организацией, следующей политике в области БДД для достижения определенных результатов.

3.21 **организация** (organization): Лицо или группа работников, имеющих свои собственные функции и ответственность, полномочия и взаимоотношения для достижения целей (3.20) организации.

Примечание – Понятие организации включает, не исчерпываясь следующим перечнем индивидуального предпринимателя, компанию, корпорацию, фирму, предприятие, управление (департамент), партнерство, благотворительную организацию или учреждение, какую-либо часть одной из перечисленных организаций или их сочетание, объединенных или не объединенных юридически, общественные или частные.

3.22 **привлекать внешние ресурсы** (outsource): Устраивать дело таким образом, чтобы внешняя организация (3.21) выполняла бы часть функции или процесса (3.27) организации.

Примечание – Внешняя организация находится вне области действия системы менеджмента (3.16), хотя выполняемые ею функция или процесс входит в область действия системы.

3.23 **рабочая характеристика** (performance): Измеримый результат.

Примечание 1 – Рабочая характеристика может быть связана как с количественными, так и с качественными полученными данными.

Примечание 2 – Рабочая характеристика может быть связана с системами менеджмента действий, процессов (3.27), продукцией (включая услуги) или организациями (3.21).

3.24 **политика** (policy): Намерения и направленность действий организации (3.21) в том виде, в котором они формально выражены администрацией (3.45).

Примечание – Политика в области БДД предусматривает основу для действий и для установления целей (3.20) и задач (3.43) БДД.

3.25 **предупреждающее действие** (preventive action): Действие, направленное на то, чтобы устранить причину возможного несоответствия (3.19).

3.26 **процедура** (procedure): Регламентированный способ осуществления действия или процесса (3.27).

3.27 **процесс** (process): Совокупность взаимосвязанных и влияющих друг на друга действий, которые преобразуют входы в выходы

3.28 **требование** (requirement): Потребность или ожидание, которое сформулировано, обычно подразумеваемое или обязательное.

Примечание 1 – «Обычно подразумеваемое» означает, что обычная или установившаяся практика для организации и заинтересованных сторон состоит в том, что рассматриваемая потребность или ожидание подразумевается.

Примечание 2 – Специфицированное (сформулированное обязательное) требование – то, которое изложено, например, в документированной информации.

3.29 **риск** (risk): Следствие неопределенности.

Примечание 1 – Следствие – это отклонение от ожидаемого - позитивное или негативное.

Примечание 2 – Неопределенность – это состояние, даже частичной, недостаточности информации, относящейся к пониманию или знанию события, его последствий или вероятности.

Примечание 3 – Риск часто характеризуется ссылкой на вероятные события (как определено в ИСО 73, 3.5.1.3) и последствия (как определено в ИСО 73, 3.6.1.3), или как их сочетание. В настоящем стандарте риск, связанный с БДД, относится к ДТП с тяжелыми последствиями (происшествиям) и гибели и тяжким телесным повреждениям (последствия).

Примечание 4 – Риск часто выражается в терминах сочетания последствий происшествия (включая изменения в обстоятельствах) и связанной с ним вероятностью (как определено в Руководстве ИСО 73, 3.6.1.1) возникновения.

3.30 **дорога** (road): Поверхность, включая прилегающую зону, которую автомобили и люди используют для передвижения.

Примечание – Включаются пересечение с железнодорожными путями в том случае, если они пересекаются с дорогой в одном уровне, или трамвайные пути, проложенные по дороге.

3.31 **дорожная сеть** (road network): Система дорог (3.30) в данном регионе.

3.32 **дорожное движение** (road traffic): Использование дороги (3.30) как моторизованными, так и немоторизованными участниками движения.

3.33 **дорожно-транспортное происшествие с тяжелыми последствиями (ДТП с тяжелыми последствиями)** (road traffic crash): Столкновение или иное ударное воздействие на дороге (3.30), вызвавшее гибель (3.12), ранение или телесное повреждение.

Примечание – В настоящем стандарте задачей организаций является предотвращение гибели (3.12) и тяжких телесных повреждений (3.44), вызванных ДТП с тяжелыми последствиями, в долгосрочный период времени, и намеченные улучшения в краткосрочный период времени.

3.34 **дорожно-транспортный инцидент (ДТИ)** (road traffic incident): Случай, вызванный нарушением в составляющей или внешним способствующим фактором системы дорожного движения (3.36).

Примечание 1 – ДТИ включают, но не ограничиваются: ДТП с тяжелыми последствиями (3.33) и чуть было не произошедшие ДТП с тяжелыми последствиями.

Примечание 2 – Примеры составляющих, где нарушение может привести к ДТИ, включают пользователей дороги (3.37), транспортные средства, дороги (3.30) или непредвиденные способствующие факторы, такие как удар молнии или животные.

3.35 **безопасность дорожного движения** (road traffic safety – RTS): Условия и факторы, относящиеся к ДТП с тяжелыми последствиями (3.33) и другим ДТИ (3.34), которые оказывают воздействие или имеют потенциал, чтобы оказывать воздействие на гибель или тяжкие телесные повреждения пользователей дороги (3.37).

3.36 **система дорожного движения** (road traffic system): Дорога (3.30), транспортные средства, система экстренной медицинской помощи*, пользователи дороги (3.37), а также их взаимодействие.

3.37 **пользователь дороги** (road user): Любое лицо, находящееся на дороге (3.30).

3.38 **недостаточность БДД** (RTS deficiency): Возникновение условий и факторов, относящихся к системе дорожного движения (3.36), установленных как причины ДТП с тяжелыми последствиями (3.33) и ДТИ (3.34), вызывающих или способных вызвать гибель и тяжкие телесные повреждения пользователей дороги (3.37).

3.39 **корректирующее действие БДД** (RTS corrective action): Действие, направленное на устранение причин ДТП с тяжелыми последствиями (3.33).

3.40 **характеристики БДД** (RTS performance): Измеримые результаты менеджмента организации (3.21) в ее содействии БДД (3.35).

Примечание – В контексте систем менеджмента БДД результаты могут быть измерены по отношению к политике в области БДД (3.24), целям БДД (3.20), задачам БДД (3.43) организации (3.21) и другим требованиям к характеристикам БДД.

---

* На территории Российской Федерации функции системы экстренной медицинской помощи выполняет служба скорой медицинской помощи во взаимодействии с аварийно-спасательной службой.

3.41 **фактор характеристики БДД** (RTS performance factor): Измеримый фактор, элемент или критерий, содействующий БДД (3.35), на который организация может влиять и который позволяет организации (3.21) определить воздействия на БДД.

Примечание – Позволяет организации (3.21), включая ее подрядчиков и субподрядчиков определить изменения в характеристиках (3.23) БДД. Является конкретным и измеримым элементом деятельности организации, который будет ею использоваться для отслеживания характеристик с течением времени.

3.42 **предупреждающее действие БДД** (RTS preventive action): Действие направленное на уменьшение или устранение риска (3.29) ДТП с тяжелыми последствиями.

3.43 **задача БДД** (RTS target): Детальные характеристики (3.23), которые должны быть достигнуты, согласующиеся с политикой (3.24) и целями БДД (3.20), которые организация (3.21) применяет по отношению к себе самой вместе с заинтересованными сторонами (3.16).

3.44 **тяжкое телесное повреждение** (serious injury): Телесные повреждения с долговременными последствиями для здоровья или телесный ущерб или ущерб, связанный с функциональным расстройством, не являющийся незначительным, вызванные ДТП с тяжелыми последствиями (3.33).

Примечание – В разных странах используются различные определения тяжкого телесного повреждения, основанные на продолжительности госпитализации пострадавшего лица. Степень тяжести может также основываться на медицинском диагнозе или потере трудоспособности в результате ДТП с тяжелыми последствиями. В некоторых странах могут применяться и иные определения.

3.45 **администрация** (top management): Лицо или группа людей, которые руководят и управляют организацией (3.21) на самом верхнем уровне.

Примечание 1 – Администрация обладает властью для делегирования полномочий и обеспечения ресурсами в рамках организации.

Примечание 2 – Если область применения системы менеджмента (3.16) распространяется только на часть организации, в качестве администрации рассматривается те лица, которые руководят и управляют этой частью организации.

4 Статус организации

4.1 Осознание организацией своего статуса

Организация должна определить внешние и внутренние проблемы, относящиеся к ее целям и которые влияют на способность организации достигнуть намеченных выхода(ов) в своей системе менеджмента БДД.

Организация должна:

- идентифицировать свою роль в системе дорожного движения;
- идентифицировать процессы, связанные с ними действия и функции организации, которые могут иметь влияние на БДД;
- определить последовательность и взаимодействие этих процессов, действий и функций.

4.2 Осознание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон

Организация должна определить:

- заинтересованные стороны, имеющие отношение к системе менеджмента БДД;
- требования этих заинтересованных сторон;
- законодательные и иные требования, относящиеся к БДД и которые распространяются на организацию.

4.3 Определение области применения системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)

Для установления области применения организация должна определить границы и применимость системы менеджмента БДД.

При определении области применения организация в частности должна принимать во внимание:

- внешние и внутренние проблемы, упомянутые в 4.1;
- требования, упомянутые в 4.2, и

- планируемые требования, упомянутые в разделе 6.

Организация должна определить намеченные выходы своей системы менеджмента БДД, которые должны включать снижение и, в конечном счете, исключение определенного количества случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений в дорожных катастрофах, на которые организация может повлиять.

Область применения должна быть представлена как документированная информация.

4.4 Система менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)

Организация должна создать, обеспечить выполнение, поддерживать в рабочем состоянии и постоянно улучшать систему менеджмента БДД, включая необходимые процессы и их взаимодействие в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

5 Руководство

5.1 Руководство и обязанности

Администрация должна демонстрировать руководство и обязанности по отношению системе менеджмента БДД посредством:

- обеспечения того, что политика в области БДД и цели БДД установлены и совместимы со стратегической направленностью организации;
- обеспечения интеграции требований системы менеджмента БДД в бизнес-процессы организации;
- обеспечения того, что ресурсы, необходимые для системы менеджмента БДД имеются в распоряжении;
- подтверждения исключения случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений в дорожных катастрофах в качестве долгосрочной цели, а также решения о достижении результатов БДД в обозримый период времени;
- работы в партнерстве и сотрудничестве с заинтересованными сторонами в создании вклада в систему безопасности дорожного движения для достижения установленной цели (целей) БДД;
- обеспечения того, что организация применяет процессный подход для достижения желаемых результатов БДД при условии, что эти процессы транспарентны и должным образом встроены на всех соответствующих уровнях организации;
- расстановки приоритетов в действиях и выбор специфических образов действия, основанных на наилучшей доступной информации для достижения намеченных выходов системы менеджмента БДД;
- демонстрации важности эффективного менеджмента БДД и соответствия требованиям системы менеджмента БДД;
- предоставление ресурсов для создания, обеспечения выполнения, поддержания в рабочем состоянии и постоянного улучшения системы менеджмента БДД;
- обеспечения того, что система менеджмента БДД достигает намеченных выходов путем сосредоточения на результатах БДД;
- обеспечения того, что важность соответствия законодательству, относящегося к достижению намеченного выхода системы менеджмента БДД доведена до сведения всего причастного персонала в рамках организации;
- направления и поощрения сотрудников для внесения вклада в повышение результативности системы менеджмента БДД;
- постоянного улучшения;
- поддержания других причастных участников системы менеджмента в демонстрировании руководящих навыков в той мере, в которой это лежит в их сфере ответственности.

Примечание – Упоминание термина «бизнес» в настоящем стандарте должно иметь расширенное толкование, обозначающее те виды деятельности, которые являются базовыми для целей существования организации.

5.2 Политика

Администрация должна установить политику в области БДД, которая:

a) соответствует назначению организации;

b) создает основу для установки целей БДД и задач БДД;

c) включает обязательства удовлетворения соответствующих требований;
d) включает обязательства постоянного улучшения системы менеджмента БДД.
Политика должна быть:
- доступной в виде документированной информации;
- доведенной до сведения организации;
- доступной соответствующим заинтересованным сторонам, при необходимости.

5.3 Организационные роли (должности), ответственность и полномочия

Администрация должна гарантировать, что ответственность и полномочия для соответствующих ролей (должностей) установлена и объявлена в рамках организации.
Администрация должна установить ответственность и полномочия для:
a) обеспечения соответствие системы менеджмента БДД требованиям настоящего стандарта;
b) отчетности о результативности системы менеджмента БДД, включая предложения по улучшению в адрес администрации.

6 Планирование

6.1 Общие положения

Организация должна осуществлять процесс, который обеспечивает постоянный анализ текущих характеристик БДД, определяет риски и перспективы, отбирает для проработки факторы реализации БДД, исследует, каких результатов можно достигнуть со временем и устанавливает соответствующие цели БДД, задачи БДД, а также планирует их достижение.
Анализ текущих характеристик БДД должен учитывать рабочую среду организации (см. раздел 4) и ее руководство (см. раздел 5), с особым отношением к процессам, ассоциированной деятельностью и функциям организации, которые могут иметь влияние на БДД. Текущие характеристики БДД должны быть при возможности определены количественно, а также должна быть проведена оценка вероятных будущих воздействий на них в соответствии с существенными факторами реализации БДД.

6.2 Действия по исследованию рисков и перспектив

При планировании в рамках системы менеджмента БДД организация должна учитывать вопросы, упомянутые в 4.1, и требования, упомянутые в 4.2, а также определять риски и перспективы, требующие исследования на предмет:
- гарантии того, что система менеджмента БДД в состоянии обеспечить намеченные выходы (выход);
- предотвращение или сведение к минимуму нежелательных результатов;
- достижения постоянного улучшения.
Организация должна планировать:
a) действия по исследованию упомянутых рисков и перспектив;
b) каким образом:
- включать и реализовывать эти действия в процессы системы менеджмента БДД;
- оценивать результативность этих действий.

6.3 Показатели результативности безопасности дорожного движения

Организация должна идентифицировать для использования показатели результативности БДД из приведенного ниже перечня факторов подверженности рискам, факторов итоговых выходов, касающихся безопасности и промежуточных выходов, касающихся безопасности в зависимости от рабочей среды (см. раздел 4) организации и от рисков и перспектив, идентифицированных ею.
a) Факторы подверженности рискам:
- общий пробег и объем перевозок с учетом транспортного средства и вида пользователя дороги, как зависящего, так и не зависящего от организации;
- объем продукции и/или услуг, произведенных организацией.
b) Факторы итоговых выходов, т. е. число погибших и получивших тяжкие телесные повреждения.
c) Факторы промежуточных выходов, касающихся безопасности: эти факторы выходов, касающихся безопасности, относятся к планированию мероприятий, направленных на повышение безопасности, к параметрам и использованию дорожной сети, а также к относящимся к предмету продукции и

услугам, условиям приемки и выпуска этой продукции, услуг и пользователей, также как и восстановления здоровья и реабилитации пострадавших в ДТП с тяжелыми последствиями:

- конструкция дорог и безопасная скорость, в частности с учетом разделения (приближающийся транспорт и уязвимые пользователи дороги), придорожные полосы и конструкция пересечений;
- использование надлежащих дорог в зависимости от типа транспортного средства, дорожной обстановки и погодных условий;
- использование персональных защитных устройств, в особенности уделяя внимание ремням безопасности, детским удерживающим устройствам, велосипедным и мотоциклетным шлемам, а также средствам улучшения обзорности и видимости;
- выбор безопасной скорости движения, также с учетом типа транспортного средства, дорожной обстановки и погодных условий;
- работоспособность водителя, особенно принимая во внимание усталость, отвлечение внимания, алкоголь и наркотические вещества;
- планирование безопасности поездки, включая соображения необходимости поездки, протяженность и вид поездки, выбор маршрута, транспортного средства и водителя;
- безопасность транспортных средств, особенно принимая во внимание защиту водителя и пассажиров, защиту иных пользователей дороги (включая уязвимые категории пользователей, а также иных лиц в транспортном средстве), предотвращение ДТП и снижение тяжести их последствий, пригодность к эксплуатации, грузоподъемность транспортного средства, крепление груза внутри и снаружи транспортного средства;
- соответствующее водительское удостоверение для вождения/движения на транспортном средстве соответствующей категории;
- устранение неисправных транспортных средств, а также отстранение непригодных к управлению водителей и велосипедистов от движения по дорожной сети;
- послеаварийное реагирование и первая помощь, подготовленность к скорой помощи после ДТП, а также к послеаварийному восстановления здоровья и реабилитации пострадавших в ДТП.

Организация должна разработать дополнительные факторы рабочих характеристик БДД в тех случаях, когда указанные выше факторы рабочих характеристик БДД имеют несущественную значимость. Дополнительные факторы рабочих характеристик БДД должны быть разработаны по результатам исследований соответствующих дорожно-транспортных происшествий и идентификации недостатков в БДД.

На основе показателей результативности БДД организация должна установить элементы и детализированные критерии для определения, наблюдения и измерения целей БДД и задач БДД. Организация должна документировать эту информацию и постоянно ее актуализировать.

Пример – Ремни безопасности представляют собой как элемент, так и критерий по отношению к фактору рабочих характеристик «использование персональных защитных устройств». Для показателя результативности БДД «безопасность транспортного средства» рейтинг безопасности потребителя представляет собой элемент, а величина рейтинга – критерий.

Примечание – Правила применения факторов рабочих характеристик БДД различными типами организаций приведены в А.11.

6.4 Цели безопасности дорожного движения (БДД) и планирование их достижения

Организация должна установить цели БДД в применении к соответствующим функциям и уровням.

Цели БДД должны:

- быть согласованы с политикой в области БДД;
- быть измеримы (в случае, если они практически осуществимы);
- учитывать применяемые требования;
- подвергаться мониторингу;
- быть доведены до сведения заинтересованных лиц;
- обновляться в соответствующих случаях.

Организация должна сохранять документированную информацию, касающуюся целей БДД и задач БДД.

При установлении и анализе целей БДД и задач БДД организация должна принимать во внимание свои риски и перспективы, упомянутые в 6.2, свои факторы рабочих характеристик БДД, упомянутые в 6.3, элементы и критерии, упомянутые в 6.3, а также принять во внимание границы полномочий своего менеджмента. Организация должна также принимать во внимание свои технологические воз-

можности, свои финансовые, операционные требования и требования бизнеса, а также точки зрения заинтересованных сторон.

При планировании способов достижения целей БДД и задач БДД организация должна определить:

- что должно быть сделано;
- какие ресурсы потребуются;
- кто будет ответственным;
- срок завершения;
- каким образом будут оценены результаты.

План действий должен быть документирован и при необходимости подвергнут анализу.

Примечание 1 – В А.6.3 приведен пример иерархии целей БДД.

Примечание 2 – Способ измерения целей БДД и задач БДД может быть идентифицирован на основе факторов рабочих характеристик и элементов, упомянутых в 6.3, а также как выходы организации.

7 Обеспечение

7.1 Координация

Организация должна осуществлять действия, согласованные с соответствующими уровнями и функциями организации (включая в общем случае вовлеченность сотрудников) и заинтересованных сторон для осуществления потенциальных, полезных эффектов от своей деятельности, относящейся к БДД. Она должна обеспечить проведение соответствующих внутренних и внешних консультаций и согласования своей деятельности, рассчитанной для достижения установленной цели (целей) и задач БДД.

7.2 Ресурсы

Организация должна определить и обеспечить наличие ресурсов и общую схему их распределения, необходимые для создания, реализации, поддержания и постоянного улучшения системы менеджмента БДД для достижения установленной цели (целей) и задач БДД.

Примечание – Ресурсы включают человеческие ресурсы и специальные навыки, организационную инфраструктуру, технологию и финансовые ресурсы.

7.3 Компетентность

Организация должна:

- определить необходимую компетентность лица (лиц), выполняющих работу под ее (организации) управлением и оказывающую влияние на рабочие характеристики БДД;
- обеспечить, чтобы компетентность данных лиц основывалась на соответствующем обучении, тренировке или квалификации;
- там, где это применимо, предпринимать действия по приобретению необходимой компетентности и оценивать результативность предпринятых действий;
- сохранять соответствующую документированную информацию, как свидетельство компетентности.

Примечание – Применимые действия могут включать, например предоставление возможности обучения с наставником, или переквалификация уже работающих сотрудников, или наем/принятие по контракту компетентных сотрудников.

7.4 Информированность

Лица, которые выполняют работу под управлением организации, и которые в процессе своей деятельности находятся под влиянием или оказывают влияние на БДД, должны быть осведомлены:

- о политике в области БДД;
- об их вкладе в результативность системы менеджмента БДД, включая потенциальные полезные результаты от улучшения рабочих характеристик БДД;
- о вовлечении несоответствующих лиц в потребности системы менеджмента БДД;
- об информации и об усвоении опыта, касающегося серьезных дорожно-транспортных происшествий, относящихся к организации.

7.5 Обмен информацией

Организация должна определить потребность во внутреннем и внешнем процессе передачи информации, относящейся к системе менеджмента БДД, включая:

- на что этот процесс будет направлен;
- когда осуществлять процесс передачи информации;
- с кем взаимодействовать при передаче информации.

Организация должна создать, внедрить и поддерживать процесс передачи информации, учитывающий различные уровни и функции организации и заинтересованных сторон.

Организация должна поддерживать постоянное улучшение рабочих характеристик БДД вовлечения и выдвижения заинтересованных лиц как внутри, так и в соответствующих случаях, извне организации, необходимость долговременного сосредоточения на результатах БДД и средствах их достижения.

7.6 Документированная информация

7.6.1 Общие положения

Система менеджмента БДД организации должна включать:

- документированную информацию, требуемую настоящим стандартом;
- документированную информацию, определяемую организацией как необходимую для результативности системы менеджмента БДД.

Примечание – Объем документированной информации системы менеджмента БДД может быть разным в зависимости от организации по следующим причинам:

- размер организации и вид ее деятельности, процессов, продукции и услуг4
- сложность процессов и их взаимодействие;
- компетенция сотрудников.

7.6.2 Создание и актуализация

При создании и актуализации документированной информации организация должна обеспечить соответственно:

- идентификацию и описание (например, заголовок, дата, разработчик или ссылочный номер);
- формат (например, язык, версия программы, графика) и носитель (например, бумажная, электронная);
- обзор и одобрение устойчивости и адекватности.

7.6.3 Управление документированной информацией

Документированная информация, требуемая системой менеджмента БДД и настоящим стандартом должна управляться с целью обеспечения того, что:

- она имеется в наличии и пригодна для использования в любых случаях, когда в ней есть необходимость;
- она адекватно защищена (например, от потери конфиденциальности, от неправильного использования, от потери целостности).

Для управления документированной информацией организация должна сосредоточить свою деятельность на следующих направлениях:

- распределение, доступность, поиск и использование;
- хранение и защита, включая защиту распознаваемости;
- управление внесением изменений (например, управление версиями);
- срок хранения и списание.

Документированная информация из внешних источников, определенная организацией в качестве необходимой для планирования и деятельности в системе менеджмента БДД должна быть соответствующим образом идентифицирована и должным образом управляться.

Примечание – Доступ предполагает решение о допуске только к просмотру документированной информации или решение о допуске и полномочиях на просмотр и изменение документированной информации и т.д.

8 Деятельность

8.1 Оперативное планирование и управление

Организация должна определять, планировать, осуществлять и управлять процессами с целью

выполнения требований и осуществления действий, описанных в 6.2 для концентрации усилий на факторах рабочих характеристик, описанных в 6.3, а также целей БДД и задач БДД, описанных в 6.4 посредством:

- установления критериев для процессов;
- осуществления управления процессами в соответствие с критериями;
- поддержания документированной информации в объеме, необходимом для сохранения уверенности в том, что процессы протекают, так как запланировано.

Организация должна управлять запланированными изменениями и рассматривать результаты непредусмотренных изменений, предпринимая в необходимых случаях действия по смягчению любых неблагоприятных последствий.

Организация должна обеспечить также управление процессами, заказанными на стороне.

8.2 Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них

Организация должна реагировать на текущие случаи гибели людей или получением ими тяжких телесных повреждений в результате ДТП, в которые организация была вовлечена и там, где это осуществимо, предотвращать или смягчать связанные с этим негативные воздействия на БДД.

Организация должна периодически анализировать и в случае необходимости пересматривать свою аварийную готовность в связи с гибелью людей и получением ими тяжких телесных повреждений, вызванных ДТП с тяжелыми последствиями или иными ДТИ, в которые организация была вовлечена, а также процедуры реагирования, в частности после случаев гибели или тяжких телесных повреждений.

Организация должна также, когда это осуществимо, периодически подвергать указанные процедуры проверке.

9 Оценка результативности

9.1 Мониторинг, измерение, анализ и оценка

По отношению к системе менеджмента БДД организация должна определить:

- что именно подлежит мониторингу и измерениям;
- методы мониторинга, измерений, анализа и оценки, которые можно использовать для получения обоснованных результатов;
- когда должны быть осуществлены мониторинг и измерения;
- когда результаты мониторинга и измерений должны быть подвергнуты анализу и оценке.

Организация должна сохранять соответствующую документированную информацию как свидетельство о результатах.

Организация должна оценивать рабочие характеристики БДД и результативности системы менеджмента БДД.

Организация должна создать, внедрить и поддерживать процесс периодической оценки соответствия применимым нормативно-правовым требованиям БДД, на которые организация может влиять.

9.2 Расследование дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями и других дорожно-транспортных инцидентов

Организация должна создать, внедрить и поддерживать процедуру (процедуры) фиксации, расследования и анализа тех ДТП с тяжелыми последствиями и других ДТИ, в которые она была вовлечена и которые привели или могли привести к гибели или к тяжким телесным повреждениям пользователям дорог, для того чтобы:

a) определить лежащие в основе факторы, которыми она может управлять и/или влиять на них и которые могут послужить причиной или способствовать возникновению данных происшествий;

b) идентифицировать необходимость в корректирующих действиях в области БДД;

c) определить возможность предупреждающих действий в области БДД.

При проведении расследований должен быть соблюден принцип своевременности.

Любая идентифицированная необходимость в корректирующем действии или возможность предупреждающего действия в области БДД должна быть приведена в соответствие с соответствующими пунктами раздела 10.

Результаты расследований ДТП с тяжелыми последствиями и других ДТИ должны быть документированы и архивированы.

9.3 Внутренний аудит

Организация должна проводить внутренние аудиты с запланированными интервалами для получения информации о том, что система менеджмента БДД:

a) соответствует:

- собственным требованиям организации к ее системе менеджмента БДД;
- требованиям настоящего стандарта.

b) результативно реализуется и поддерживается.

Организация должна:

- планировать, вводить в действие и поддерживать программу (программы) аудита, включая частоту проведения, методы, ответственность, плановые требования и отчетность. Программа (программы) аудита должны учитывать важность затрагиваемых процессов и результаты предыдущих аудитов;
- определять критерии аудита и область распространения каждого аудита;
- подбирать аудиторов и проводить аудиты таким образом, чтобы обеспечить объективность и беспристрастность процесса аудита;
- обеспечить передачу отчетов по результатам аудитов соответствующим лицам в руководстве;
- сохранять документированную информацию в качестве свидетельства реализации программы аудита и результатов аудита.

9.4 Анализ со стороны руководства

Высшее руководство должно анализировать систему менеджмента БДД организации с запланированными интервалами для того чтобы обеспечить ее сохраняющееся соответствие, адекватность и результативность в достижении целей БДД и задач БДД. При создании своей системы менеджмента БДД или в процессе анализа своей системы менеджмента БДД организация должна идентифицировать и анализировать ключевые проблемы, требующие реакции со стороны системы менеджмента для того чтобы улучшить рабочие характеристики БДД организации в краткосрочный и долгосрочный периоды времени.

Анализ со стороны руководства должен включать в рассмотрение:

a) статус действий со времени предыдущих анализов со стороны руководства;

b) изменения во внешних и внутренних обстоятельствах, относящиеся к системе менеджмента БДД;

c) информацию о рабочих характеристиках БДД, включая тенденции в области:

- несоответствий и корректирующих действий,
- мониторинга, измерения, анализа и оценки результатов, в тех границах, в которых соблюдаются цели БДД и задачи БДД включая ограничения, которым должны удовлетворять цели БДД и задачи БДД,
- результатов аудита и оценки соответствия законодательным и иным требованиям, под которые подпадает организация;

d) возможности постоянного улучшения, включая рассмотрение новых технологий;

e) соответствующие случаю передачу и получение информации, включая претензии от заинтересованных сторон;

f) расследование ДТП с тяжелыми последствиями и других ДТИ.

Результаты анализа со стороны руководства должны включать решения, относящиеся к возможностям постоянного улучшения, достижения результатов БДД и любые потребности в изменениях системы БДД.

Организация должна сохранять документированную информацию, в качестве подтверждения результатов анализа со стороны руководства.

10 Улучшения

10.1 Несоответствие и корректирующие действия

В том случае, когда имеет место несоответствие требованиям системы менеджмента БДД, организация должна:

a) реагировать на несоответствие и в подходящих случаях:

- предпринимать действия по управлению и корректировке несоответствий, а также:
- рассматривать последствия;

b) оценивать необходимость в действиях, направленных на устранение причин несоответствия,

с тем, чтобы предотвратить его повторение или его возникновение где-нибудь в другом месте и осуществляемых путем:

- анализа несоответствия,
- определения причин несоответствия,
- определения того, существуют ли подобные несоответствия где-либо в другом месте или есть ли вероятность их возникновения;

c) осуществить любые необходимые действия;

d) рассматривать результативность любых предпринятых корректирующих действий;

e) в случае необходимости вводить изменения в систему менеджмента БДД.

Корректирующие действия должны соответствовать последствиям возникших несоответствий.

Организация должна сохранять документированную информацию, в качестве подтверждения:

- сущности несоответствий и любых предпринятых действий,
- результатов любых корректирующих действий.

10.2 Последовательное улучшение

Организация должна последовательно улучшать пригодность, адекватность и результативность системы менеджмента БДД.

Примечание – Этого можно достигнуть при использовании политики в области БДД, целей БДД и задач БДД, результатов аудита, анализа событий, подвергающихся мониторингу, корректирующих и предупреждающих действий и анализу со стороны руководства.

Приложение А
(справочное)

Руководство по применению настоящего стандарта

А.1 Общие положения

Данное приложение является исключительно рекомендуемым и предназначено для однозначной интерпретации требований, содержащихся в разделах 4–10. Данная информация не предназначена для того, чтобы быть дополнительной к требованиям, содержащихся в разделах 4–10, быть извлеченной из них или модифицировать эти требования.

Эффективная практика менеджмента БДД требует систематического подхода, включая соответствующую полноту осуществления ключевых функций менеджмента и процессов, необходимых для осуществления действий по достижению желаемых результатов БДД [11], [12].

Успешное внедрение системы менеджмента БДД зависит от вовлеченности всех сотрудников, работающих в организации или действующих от их имени руководителей, начиная с высшего звена до работников снабжения. Такая вовлеченность начинается с высшего уровня управления. Внедрение системы менеджмента БДД, определенной в настоящем стандарте направлено на достижение результатов в улучшении характеристик БДД и содействует подходу к «Безопасной системе», как описывается в приложении В. Система менеджмента БДД базируется на методологии «Планирование-действие-проверка-корректировка», которая представляет циклический подход, требующий сильного лидерства и вовлеченности со стороны высшего руководства (см. раздел 5).

Уровень, область распространения и шкала времени указанного постоянного улучшения определяются организацией в свете экономических и иных обстоятельств.

a) Шаг 1: Планирование

Необходимо:

- Идентифицировать влияние, которое организация может оказывать на БДД, понять, как распределяется это влияние на заинтересованные стороны и определить организационную область применения системы менеджмента БДД, ссылаясь на идентифицированные потребности на протяжении всего процесса планирования (раздел 4).

- Установить вовлеченность руководства посредством, в числе прочих действий, установлением долгосрочной мировоззренческой концепции исключения гибели и тяжких телесных повреждений, достигаемой путем постоянно возрастающего уровня задач БДД, а также стратегией или подходом к реализации, обеспечении ресурсами для создания, внедрения, поддержки и постоянного улучшения систему менеджмента БДД для выполнения этих задач.

- Определить риски и возможности посредством оценки текущей эффективности там, где это возможно и проработать каждый из факторов эффективности БДД с целью установления тех из них, которые соответствуют профилю организации, а также наиболее важны для улучшения БДД. Установить цели (поддающиеся измерению, если это осуществимо) и поддающиеся измерению задачи БДД для каждого приоритетного фактора эффективности БДД, принимая во внимание потребности в степени охвата менеджмента БДД и разработать рабочие планы (раздел 6).

b) Шаг 2: Действие

Следует:

- Внедрить и привести в действие систему менеджмента БДД и удостовериться, что выполнения ключевых функций системы, позволяющих проводить идентифицированные действия, обеспечивающие выполнение целей БДД и задач БДД, существуют соответствующие возможности при пошаговом выполнении требований разделов 7 и 8.

c) Шаг 3: Проверка

Необходимо:

- Контролировать и оценивать рабочие характеристики системы менеджмента БДД, проводить внутренние аудиты и периодический анализ системы менеджмента БДД с целью выявления возможностей для постоянного улучшения в достижении целей БДД и решения задач БДД при пошаговом выполнении требований раздела 9.

d) Шаг 4: Корректировка

Следует:

- Улучшать систему менеджмента БДД на постоянной основе по результатам анализа рабочих характеристик БДД в сопоставлении с целями БДД и задачами БДД, рабочими характеристиками системы менеджмента БДД, недостатков и несоответствий, а также идентификации корректирующих воздействий и возможностей для предупреждающих действий, направленных на снижение аварийности и рисков гибели и тяжких телесных повреждений в ДТП (см. раздел 10).

А.2 Нормативные ссылки

Рекомендации не предусмотрены.

А.3 Термины и определения

Рекомендации не предусмотрены.

А.4 Статус организации

Исходный анализ устанавливает текущую позицию организации по отношению к БДД. Анализ учитывает все факторы, относящиеся к становлению системы менеджмента БДД, включая результаты БДД, к которым

стремится организация, пути их достижения и лиц, ответственных за их достижение.

Средства и методы выполнения анализа могут включать анкеты-вопросники, интервью, опросы, непосредственные инспекции и оценки (измерения), а также результаты предшествующих аудитов или оценок, анализов.

А.4.1 Осознание организацией своего статуса

Статус в отношении БДД может быть описан взаимосвязью между четырьмя составляющими, а именно: дороги, транспортные средства на этих дорогах, использование дорог и эксплуатация транспортных средств, реагирование в случаях ДТП, попечение пострадавших и их реабилитация. На каждую из этих составляющих оказывают воздействие и/или влияют многие организации, что в итоге отражается на БДД. Влияние организации на БДД зависит как от характера деятельности организации, ее продукции и оказываемых ею услуг, а также места ее расположения и условий, при которых она функционирует, так и от эффективности ее системы менеджмента БДД.

Примеры деятельности в рамках организаций, с государственной и частной формой собственности, крупных и небольших, которые имеют отношение к БДД приведены ниже. Большая часть из факторов эффективности БДД имеют отношение ко всем организациям, хотя их значимость различается от организации к организации.

a) Сотрудники участвуют в дорожном движении по дороге на работу или с работы, или при выполнении рабочих обязанностей, на служебных или на своих транспортных средствах, в качестве пассажира или в качестве водителя, или например, в качестве пешеходов или велосипедистов.

b) Перевозка пассажиров и грузов в системе дорожного движения выполняется самой организацией или по контракту другой организацией.

c) Действия, имеющие результатом дорожное движение, как в направлении объектов, так и от них, управляемых самой организацией или находящихся под ее влиянием, таких как супермаркеты, школы, а также объекты массового посещения.

d) Предоставление услуг и производство продукции для системы дорожного движения, таких как транспортные услуги, управление, планирование, проектирование, создание и поддержание инфраструктуры, транспортных средств и связанной с ними продуктов, скорая медицинская помощь, уход за пострадавшими, реабилитация, действия в области правоприменения и законодательства.

Даже несмотря на то, что некоторые организации вовлечены только в небольшое число процессов, связанных с предметом БДД, они могут быть весьма важными в вопросе уменьшения числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения. Таким образом, важно идентифицировать транспортные потребности и уровень риска, которому подвержены как моторизованные, так и немоторизованные пользователи. Специфические внешние проблемы могут быть осознаны в результате произошедших ДТП или жалоб от третьих сторон. Внутренние проблемы могут быть осознаны в результате действий вне документированных процедур или отклонения от них.

А.4.2 Осознание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон

Большая часть деятельности и функций (процессов) в организации могут управляться самой организацией. Однако, уменьшение числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения зависит от комбинации и взаимосвязи деятельности нескольких организаций и индивидуальных пользователей дорожной сети. Таким образом, организация идентифицирует заинтересованные стороны в своей сфере влияния для того чтобы обмениваться информацией, консультироваться и координировать свои действия с теми, кто в наибольшей степени связан с уменьшением числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения.

А.4.3 Определение области применения системы менеджмента безопасности дорожного движения

Организация может выбрать для применения настоящий стандарт в отношении организации в целом или в отношении определенного подразделения организации. Организация должна определить и документировать область применения своей системы менеджмента БДД, в особенности те подразделения организации, к которым применима система менеджмента БДД, в том случае если она не распространяется на всю организацию. Когда область применения определена, вся деятельность, предоставление услуг и производство продукции организацией в рамках области применения должны быть включены в систему менеджмента БДД. Достоверность системы менеджмента БДД зависит от того, какие подразделения организации включены в систему менеджмента БДД и от документированных причин для исключения других подразделений.

А.4.4 Система менеджмента безопасности дорожного движения

Рекомендации не предусмотрены.

А.5 Руководство

А.5.1 Руководство и обязанности

Высокий уровень ответственности, демонстрируемый администрацией, является решающим для достижения успеха в менеджменте БДД. Это объясняется тем, что относительно просто считать, что задачи менеджмента БДД выполняются посредством относительно несложной деятельности (например, выпуском инструкций по безопасности или требованием обучения в области безопасности) или быстрым реагированием на ДТП с тяжелыми последствиями, вместо того, чтобы направить усилия на исключение случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений.

Процесс руководства со стороны администрации может быть продемонстрирован, например: посредством мотивации и уполномочивания сотрудников к внесению своего вклада в повышение эффективности системы менеджмента БДД; усиление организационной ответственности за результаты БДД; создание и поддержание внутренней среды, в которой сотрудники могут стать полностью вовлеченными в достижение целей организации в области БДД, а также личным примером.

А.5.2 Политика

При разработке политики в области БДД необходимо учитывать статус организации в области БДД, общую вовлеченность организации в действия по исключению случаев гибели и получения тяжких телесных по-

вреждений. Политика в области БДД в организации устанавливает рамки для формирования целей БДД и задач БДД, направляет внедрение и совершенствование системы менеджмента БДД организации так, чтобы она могла постоянно улучшать рабочие характеристики БДД. В надлежащей практике эта политика отражает вовлеченность администрации в исключение случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений, соблюдение законодательных и иных требований, а также в постоянное улучшение. Политика в области БДД также достаточно ясна для понимания внутренними и внешними заинтересованными сторонами, она периодически анализируется и пересматривается, чтобы отражать изменяющиеся условия и информацию, а также имеет ясно определенную область применения, отражающую уникальные обстоятельства организации.

Политика в области БДД может быть связана с другими документами организации, касающимися политики и в идеале согласуется с общей политикой организации в области бизнеса, а также с ее политиками в иных направлениях менеджмента (таких как менеджмент качества, менеджмент охраны труда и здоровья или экологический менеджмент), в дополнение к соблюдению законодательных требований и промышленных стандартов. В надлежащей практике политика воздействует таким образом, чтобы демонстрировать вовлеченность администрации и организации в БДД, увеличивает осознание вовлеченности в обязательствах политики, объясняет зачем была создана и поддерживается система менеджмента БДД, мотивирует индивидуалов, и облегчает понимание их ответственности и обязанностей в БДД.

А.5.3 Организационные роли, ответственность и полномочия

Успешное внедрение системы менеджмента БДД влечет за собой построение компетентной и ответственной дееспособности в отправлении ключевых функций и процессов менеджмента, необходимых для достижения результатов БДД. От администрации требуется назначить одного или нескольких специальных представителей руководства с определенной ответственностью и полномочиями для внедрения системы менеджмента БДД. Важно, чтобы ключевые роли и ответственности системы менеджмента БДД были бы четко определены и доведены до всех сотрудников, работающих в организации и от ее лица.

А.6 Планирование

А.6.1 Общие положения

Рекомендации не предусмотрены.

А.6.2 Действия по исследованию рисков и возможностей

Эффективные действия по идентификации рисков и возможностей снижают количество погибших и получивших тяжкие телесные повреждения в ДТП и, таким образом, с одной стороны снижают затраты организации, а с другой стороны увеличивают время и ресурсы для производственной деятельности. Это ведет также к повышению доверия к организации со стороны заинтересованных сторон. Примерами различных рисков и возможностей являются: высокий процент пожилых пользователей дорог, смешение моторизованных и немоторизованных пользователей дорог, высокая плотность движения на главных магистралях, жесткие требования к своевременной доставке от заказчиков, деятельность в области безопасности движения в регионах, уровень активности в соблюдении требований безопасности движения и к качеству дорожной инфраструктуры, парку транспортных средств и скорой медицинской помощи.

А.6.3 Факторы, влияющие на уровень безопасности дорожного движения

Факторы, влияющие на уровень БДД, описывают различные элементы дорожной безопасности, которые организации должны учитывать в своих системах менеджмента БДД. Факторы эффективности БДД, идентифицированные в настоящем стандарте, являются самыми общими и применяемые в большинстве организаций и ситуаций, ориентированы на известные проблемы и решения БДД и имеют очевидную основу. Организация рассматривает все из нижеперечисленных факторов, влияющих на уровень БДД, и назначает среди них приоритеты, основываясь на статусе организации.

a) Факторы подверженности рискам: от организации требуется понимание тех пределов, в которых она сталкивается с подверженностью рискам в части безопасности в системе дорожного движения, а также сбор данных об этом. Факторы подверженности рискам могут принимать различные формы, включая интенсивность движения в пределах определенного региона, который соответствует деятельности организации или объема передвижений, которые выполняются сотрудниками организации, или объема продукции и услуг. Риски в области безопасности могут увеличиваться или снижаться в зависимости от типа вовлеченных пользователей дорожной сети или от других факторов, относящихся к этим пользователям, таких, например, как их журнал вождения. Риски в области безопасности могут увеличиваться или снижаться в зависимости от типа транспортного средства или от используемой формы транспортирования. Понимание пределов подверженности рискам в области безопасности обеспечивает организации реальной информацией о том, какие из факторов эффективности должны иметь приоритет.

b) Конечные выходные факторы безопасности: надлежащая практика включает учет пределов смертельных и тяжких телесных повреждений в ДТП, человеческие и экономические издержки полученных в результате ДТП травм и сбор данных об этом. Кроме учета физических ранений, итоговые выходные факторы в области безопасности могут оборачиваться потерями, которые относятся только к организации, выражающимися через снижение производительности и дополнительные внешние затраты или относящимся к более широкому социо-экономическому ущербу в виде боли и страдания, внесению исправлений в обслуживание, восстановлению здоровья, уходу и реабилитации. Понимание пределов человеческих и экономических затрат обеспечивает организации реальной информацией о преимуществах и экономической эффективности, получаемой от повышения БДД.

c) Промежуточные выходные факторы в области безопасности движения: система дорожного движения является открытой и комплексной системой со многими действующими субъектами и распределенными ответственностями. ДТП с последствиями в форме гибели людей и тяжких телесных повреждений происходят редко и

дистанция в пространстве и времени между корректирующим действием и потенциальным улучшением может быть большой. В то время как факторы подверженности рискам и конечные выходные факторы должны подвергаться постоянному мониторингу, промежуточные выходные факторы безопасности (которые случайным образом связаны с конечными выходными факторами безопасности) требуют повышенного внимания. Промежуточные результаты в области безопасности являются мерой вмешательств, которые признаны, как улучшающие конечные характеристики БДД, такие как снижение скоростей дорожного движения или повышение уровня рейтинга безопасности) автопарка (например, программа Оценки Новых Автомобилей - New Car Assessment Program). Систематические улучшения могут быть достигнуты посредством концентрации внимания на промежуточных факторах, а также измерения и отслеживания промежуточных факторов, которые в наибольшей степени улучшают рабочие характеристики БДД.

Организация должна идентифицировать для использования промежуточные выходные факторы безопасности из нижеприведенного перечня в зависимости от своего статуса:

1) Конструкция дороги и безопасная скорость, в особенности с учетом разделения (встречное движение и уязвимые пользователи дороги), обочины и конструкция пересечений.

Стандарты, правила и руководства, а также меры по соблюдению соответствия обеспечивают безопасное планирование, проектирование, сооружение, эксплуатацию, управление и обслуживание дорожной сети. Инновационные подходы, удовлетворяющие требованиям Безопасной Системы, с наглядной эффективностью и в нарастающей степени вносят информацию в политику и планы технологии безопасности, поддерживаемые новыми средствами содействия в оценке качества безопасности дорожной инфраструктуры. Каждая из дорог и улиц с функциями управления потоком движения, распределения и доступа имеет свои проблемы и требования безопасности. Высокий уровень безопасности может быть достигнут обеспечением достаточного соответствия между функциями дороги, безопасными пределами скорости и их согласованностью, а также схемой и конструкцией дороги. Типовые проблемы включают разделение встречного движения на высокозагруженных, высокоскоростных дорогах для предотвращения лобовых столкновений и обустройство дороги дорожными ограждениями для предотвращения ДТП при съезде с дороги; обеспечение безопасной скорости на пересечениях для предотвращения боковых столкновений, а также обеспечение безопасных скоростей на дорогах и улицах смешанного использования, где может быть трудно отделить транспортные средства от уязвимых пользователей дороги. Во многих странах существует существенный разрыв между уровнем безопасности дороги и разрешенным пределом скорости. Организации могут рассмотреть введение более низкого предела скорости.

2) Использование дороги, соответствующей типу транспортного средства, пользователю, типу груза и оборудования.

Для некоторых типов транспортных средств и их оборудования (или транспортных средств, перевозящих специфические, например опасные грузы), доступ на некоторые категории дорог не является возможным и использование и выбор дороги той или иной категории должен быть соответствующим образом обусловлен.

3) Использование персональных средств безопасности, в особенности рассматривая ремни безопасности, детские удерживающие системы, защитные шлемы для велосипедистов и мотоциклистов, средства улучшения обзорности и видимости транспортного средства.

Персональные средства безопасности, такие как ремни безопасности, защитные шлемы для велосипедистов и мотоциклистов, средства улучшения обзорности, защитная одежда для мотоциклистов, и специальные средства безопасности для детей необходимы в дополнение к уровню безопасности, присущему системе дорожного движения. Безопасное пользование дорогой зависит не только от пользователя/водителя, соблюдения ключевых правил дорожного движения при содействии полиции с ее требованиями, но также и от требований менеджмента и оборудования помощи водителю (например, устройства напоминания о не пристегнутых ремнях безопасности).

4) Использование безопасной скорости вождения, с учетом также типа транспортного средства, состояния дорожного движения и погодных условий.

Небезопасная скорость вождения является ключевой проблемой безопасности дорожного движения. В дополнение к техническим и комбинированным мерам пропаганды и принуждения со стороны полиции, целый ряд технологий может быть применен для содействия водителю в соблюдении установленного предела скорости, такие как камеры видеофиксации, а также средства помощи водителю в виде ограничителей скорости и внутреннего видеоконтроля действий водителя. Адаптация к погодным условиям и состоянию дорожного движения, а также в общем случае действия в соответствии с дорожным законодательством являются необходимым предварительным условием.

5) Адекватность водителей с учетом усталости, отвлечения внимания, алкоголя и наркотических веществ.

Большая доля ДТП с тяжелыми последствиями вызывается ухудшенным качеством вождения, в особенности по причине утомления, отвлеченного внимания, алкоголя и наркотических веществ. Во многих странах законодательные и иные требования предусматривают основу для содействия в управлении этими проблемами. Системы поддержки водителя, такие как алкозамок, которые предотвращают выезд при превышении содержания алкоголя в организме находят все возрастающее применение. Мониторинг и регистрация использования коммерческих транспортных средств и рабочих часов водителя также являются полезным инструментом менеджмента.

6) Планирование безопасного рейса, включая учет необходимости в выезде, протяженность и вид перемещения, а также выбор маршрута, транспортного средства и водителя.

Планирование поездки может иметь критическое воздействие на БДД. Важным является соображение, является ли поездка необходимой (телекоммуникация например, может быть равноценной заменой), какой вид перемещения (пеший, личный автомобиль, общественный транспорт) наиболее безопасен и наиболее подходит для каждой поездки, и какие маршруты наиболее безопасны и наиболее подходят в данном случае. Возможно

содействие при использовании потребительских программ (таких как программа дорожной оценки, которая систематически оценивает безопасность различных дорог), а также от планировщиков поездки.

7) Безопасность транспортных средств, в особенности с учетом защиты водителя и пассажиров, защита других пользователей дорожной сети (как уязвимых, так и лиц, находящихся в транспортном средстве), исключение ДТП и смягчение их последствий, должное техническое состояние транспортных средств, соблюдение пределов грузоподъемности, а также закрепление грузов внутри и снаружи транспортного средства.

Развитие в области безопасности конструкции транспортного средства и безопасности оборудования включая разработку и внедрение новых технологий безопасности (например, электронных систем стабилизации движения) играют важную роль в действиях по уменьшению числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения. Условия допуска транспортных средств для дорожного движения установлены посредством являющейся частью юрисдикции регистрации и сертификационном законодательстве, к которым могут быть добавлены дополнительные организационные требования. Любая организация может повысить безопасность тщательным выбором используемых транспортных средств. Различия в безопасности различных типов и моделей транспортных средств могут существенно различаться в зависимости от того, находятся ли люди внутри или снаружи транспортного средства или от того, является ли транспортное средство легким или тяжелым. В общем случае безопасность транспортного средства устанавливается законодательством и большинство новых транспортных средств обеспечивают безопасность по закону. Потребительские программы испытывают и публикуют рейтинги безопасности для многих типов и моделей транспортных средств, что может быть использовано организациями для помощи в принятии обоснованного решения об уровне безопасности, который они хотят обеспечить для своего автопарка.

8) Должные полномочия для управления используемым транспортным средством.

Водители транспортных средств или велосипедисты в общем случае подпадают под действие законодательных стандартов по въезду на дорожную сеть и выезду с нее. Строгое соблюдение этих стандартов может поддерживаться посредством требования необходимых удостоверений, однако более строгие стандарты поведения водителей могут быть установлены организацией, также как и более жесткие требования безопасности для них. Организация может иметь весьма четкие требования для водителей в зависимости от транспортного средства и вида дорог и повысить важность соответствия этим требованиям. Важными являются медицинская адекватность, компетентность и стандарты лицензирования.

9) Устранение непригодных транспортных средств и водителей от допуска к дорожному движению.

Законодательная система санкций в типовом случае устанавливает условия дисквалификации водителя в случае серьезного нарушения ключевых правил безопасности. Законодательные требования распространяются на снятие с эксплуатации транспортных средств. Организации могут установить дополнительные требования, такие как режим инспекции автопарка, ограничения по сроку службы транспортного средства, а также мониторинг записей режима работы водителей для определения сохранения их способности вождения.

10) Реагирование на ДТП и первая помощь, готовность к оказанию скорой медицинской помощи, послеаварийное восстановление и реабилитация

Надлежащее страхование, готовность к аварийному вызову, забота о подготовке специалистов оперативного реагирования, обучение водителей коммерческого и общественного транспорта, готовность и качество работы служб спасения, а также послеаварийное восстановление и реабилитация являются составляющими цепочки послеаварийного реагирования, которое имеет существенное влияние на смертность и инвалидность в результате ДТП.

А.6.4 Цели БДД и планирование их достижения

При любом статусе организации сосредоточенность на целях БДД и задачах БДД приводят в движение систему менеджмента, интегрируют систему и придают ей суть. Улучшение рабочих характеристик БДД это постоянный процесс, а измерение и отслеживаемость целей БДД и задач БДД являются факторами, которые обеспечивают осуществление этого улучшения.

Цели БДД и задачи БДД, установленные организацией должны быть специфическими и измеримы в случае, если они практически осуществимы, а также должны учитывать организационные возможности БДД, необходимые для их достижения. Модель надлежащей практики, применимая как к общественным, так и к частным организациям должна включать в качестве главной задачи снижение издержек от ДТП посредством уменьшения числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения (конечные цели). Эти конечные цели будут достигнуты посредством вмешательств, основанных на промежуточных выходных факторах безопасности, которые имеют свои собственные задачи БДД (например, уровень использования ремней безопасности). Осуществление этих вмешательств (выходные результаты, такие как установка алкозамков) будет иметь свои собственные задачи и контроль БДД.

Создание и использование одной или более программ и планов действий важно для успешного внедрения системы менеджмента БДД. Для комплексных проблем может понадобиться больше формальных планов. В надлежащей практике организация оценивает ресурсы (финансовые, кадровые, инфраструктуру), необходимые для разработки программ и как они распределены, потребные механизмы координации, каким образом программа будет продвигаться, контролироваться и оцениваться, а также рассмотрение необходимости формирования и передачи знаний. В зависимости от сложности программы, организация может установить ответственность, полномочия и даты выполнения индивидуальных заданий, в результате чего цели БДД могут быть выполнены в запланированный итоговый срок. Анализ и оптимизация программы (программ) должны проводиться регулярно. Это может быть частью анализа менеджмента или проводиться чаще.

А.7 Обеспечение

Для эффективного внедрения и поддержки успешной системы менеджмента БДД требуется набор функ-

ций менеджмента.

А.7.1 Координация

Успешная система менеджмента БДД основывается на координации по горизонтали между различными подразделениями организации (как территориально разделенными, так и ответственными за разные функции) и заинтересованными сторонами (как общественными, так и частными организациями), и по вертикали внутри каждого из подразделений организации. Деятельность по определению статуса организации и, в частности, потребностей и ожиданий заинтересованных сторон является ключевым стартовым моментом в установлении того, какие виды деятельности нуждаются в координации для совершенствования рабочих характеристик БДД.

А.7.2 Ресурсы

В надлежащей практике организация добивается того, чтобы были обеспечены необходимые устойчивые ресурсы и организационная инфраструктура для создания, внедрения и поддержания системы менеджмента БДД. Процедуры, такие как анализ «затраты-результаты» могут быть использованы чтобы управлять распределением ресурсов в рамках программ безопасности.

А.7.3 Компетенция

Информированность, знания, понимание и компетенция могут быть получены или усовершенствованы посредством тренинга, обучения, рабочего опыта, демонстрационных программ или наймом квалифицированного персонала. Важно уполномочить какое-либо лицо или основать процесс, которые поддерживают регулярный учет новых технологий безопасности, технических приемов, подходов, которые могут улучшить рабочие характеристики БДД. Регулярное обновление этого понимания в рамках организации позволит этой организации учитывать изменяющиеся практики в контексте ее общей вовлеченности и подходов в БДД.

А.7.4 Информированность

Рекомендации приведены в А.7.3.

А.7.5 Процесс обмена информацией

Процесс передачи информации о требованиях системы менеджмента БДД необходим для ее эффективного внедрения. Внутри организации этого можно достигнуть регулярными собраниями рабочих групп, информационными бюллетенями или сайтами интернета. Сотрудники могут быть вовлечены посредством консультаций по вопросам совершенствования системы, а также подбором соответствующих средств управления, включая дискуссии о преимуществах и недостатках различных вариантов управления в чрезвычайных ситуациях или предотвращения небезопасного поведения.

Процесс обмена информации с внешней средой включает диалог с заинтересованными сторонами и учет их аналогичных проблем в области БДД. Польза таких контактов в том, что они поощряют открытый обмен информацией и перспективами развития таким образом, что организация и заинтересованные стороны могут разделить обязанности по совершенствованию БДД когда это возможно.

Достижение желаемых результатов БДД это совместные обязательства и стимулирование надлежащей практики, что обычно влечет за собой защиту и содействие, как внутри организации, так и извне исключению гибели и тяжких телесных повреждений, в качестве целей БДД и задач БДД и планов по их достижению. Организация может рассмотреть вопрос, каким образом она будет продвигать систему менеджмента БДД, которую она развернула и как постоянно усиливать вовлеченность администрации в систему.

А.7.6 Документированная информация

Рекомендации не предусмотрены.

А.8 Деятельность

А.8.1 Оперативное планирование и управление

Рекомендации не предусмотрены.

А.8.2 Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них

Рекомендации не предусмотрены.

А.9 Оценка эффективности

А.9.1 Мониторинг, измерение, анализ и оценка

Как только факторы рабочих характеристик будут установлены, должна быть разработана система мониторинга для информирования организации о ее основополагающем вкладе в повышение уровня БДД.

А.9.2 Расследование дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями и других дорожно-транспортных инцидентов, связанных с дорожным движением

Расследование дорожно-транспортных инцидентов является серьезным средством предотвращения повторения происшествий и выявления возможностей совершенствования. Расследование может также быть использовано для повышения общей осведомленности об БДД в организации. Ясная политика и критерии идентификации дорожно-транспортных инцидентов, которые классифицируются как значительные/серьезные, и то, как они расследуются, гарантируют согласующиеся методы расследования. Для обеспечения уверенности в том, что старшие руководители всегда информируются о серьезных происшествиях, рекомендуется процедура эскалации.

А.9.3 Внутренний аудит

Надлежащая практика включает периодические аудиты, проводимые по крайней мере один раз в год или в тех случаях, когда изменяется ситуация в организации. Такие аудиты показывают, в какой мере организация соответствует своей собственной системе менеджмента БДД и настоящему стандарту.

А.9.4 Анализ со стороны руководства

Анализ со стороны руководства предназначен на то, чтобы охватить все элементы системы менеджмента БДД и ее связи, и таким образом обращаться к границам, в пределах которых система и ее воплощение сохраняли свою действенность в совершенствовании БДД. При проведении данного анализа для администрации важно повышать адекватную самооценку и понимать окружение посредством визитов на места и дискуссий с персо-

налом, работающим с клиентами и заинтересованными сторонами.

Анализ необходим для того, чтобы перейти к действиям, которые улучшают рабочие характеристики БДД в организации и, при надлежащей практике проводится по крайней мере один раз в год или в тех случаях, когда изменяется ситуация в организации. Анализ со стороны руководства может включать сопоставительную с аналогичными организациями информацию.

А.10 Улучшение

Для того чтобы система менеджмента БДД была эффективной на действующей основе, от организации требуется иметь процедуры для идентификации реальных и потенциальных несоответствий и принятия корректирующих и предупреждающих действий, которые предпочтительно предотвращали бы возникновение проблем. Примеры ситуаций, которые могут привести к несоответствию по отношению к рабочим характеристикам системы менеджмента БДД:

- неспособность со стороны администрации продемонстрировать вовлеченность,
- невозможность установить цели БДД,
- неспособность установить ответственность,
- неспособность поддерживать и продвигать систему,
- неспособность вести регистрацию данных о дорожных происшествиях или своевременно проводить корректирующие действия,
- неспособность поддерживать в адекватном состоянии документацию.

По отношению к рабочим характеристикам БДД примеры включают: неспособность провести запланированные действия, неспособность достигать целей БДД и задач БДД или высокий уровень оставленных без внимания ДТП с тяжелыми последствиями или других ДТИ.

В идеальном случае лица, непосредственно участвующие в работах, поощряются в их действиях по выявлению несоответствий и в докладах о потенциальных или реальных проблемах.

А.11 Различные статусы организаций и факторы рабочих характеристик

Различные по типам и масштабам организации, которые отвечают требованиям настоящего стандарта документируют и приводят в действие системы менеджмента БДД, которые значительно различаются своими объемами, областями применения и сложностью, основываясь тем не менее на одной и той же долгосрочной цели.

Таблица А.1 иллюстрирует различные статусы БДД для некоторых организаций различного типа, а также рабочие характеристики БДД, которые могут иметь очень высокую значимость. Идентификация статуса и факторов рабочих характеристик БДД является ключевым элементом настоящего стандарта. Приводимые примеры носят стимулирующий характер.

Таблица А.1 – Статус БДД и рабочие характеристики различных типов организаций

Статус БДД организации	Рабочие характеристики различных типов организаций
Перевозка пассажиров и грузов – Небольшие таксомоторные компании	Основной бизнес по перевозке пассажиров имеет непосредственное воздействие на безопасность сотрудников, клиентов и иных пользователей дорожной сети. Заинтересованные стороны, в консультациях которых может нуждаться таксомоторная компания включают клиентов (например, требования использовать ремни безопасности), водителей (требование соблюдения скоростного режима), лиц, имеющих отношение к приобретению транспортных средств (требование выбора безопасных транспортных средств) и лиц, проводящих техническое обслуживание (обеспечение поддержания безопасного состояния транспортных средств). Ключевые факторы рабочих характеристик БДД для таксомоторной компании могут включать неадекватное состояние водителя (например, усталость, алкоголь, наркотические вещества), скорость вождения, использование водителем и пассажирами ремней безопасности, выбор транспортного средства и его техническое обслуживание и планирование поездки. Ключевые средства мониторинга включают соответствие ограничениям и статус водительского удостоверения водителя.
Перевозка пассажиров и грузов – Поставщик услуг по транспортировке	Операции по коммерческой перевозке связаны с непропорционально большим количеством погибших на дорогах всего мира. Как таковые такие поставщики услуг по транспортировке несут ответственность по БДД за своих сотрудников, третьих лиц, с которыми они входят в контакт и перед крупными сообществами в которых они действуют. Они также несут ответственность перед своими заказчиками за безопасную доставку грузов. Ключевые факторы рабочих характеристик БДД включают подбор водителя и то, как им образом водители мотивируются и подводятся к обеспечению соответствующих навыков и поведения, особенно в части соблюдения скоростного режима и адекватного состояния водителя. Выбор и эксплуатация транспортных средств, наиболее подходящих для выполнения задачи, сконструированных и оборудованных для сведения к минимуму риска ДТП с тяжелыми последствиями и риска гибели и тяжких телесных повреждений водителя, пассажиров и иных пользователей дорожной сети, а также подвергающихся регулярной технической инспекции и обслуживанию для поддержания должного технического состояния. Загрузка должна быть организована должным образом с тем, чтобы исключить перегрузку и обеспечить безопасное закрепление груза. Планирование безопасности поездки для выбора оптимального маршрута, скорости и продолжительности работы/вождения. Учет иных уязвимых пользователей дорожной сети, и в случае ДТИ готовность к чрезвычайным ситуациям.

Окончание таблицы А.1

Статус БДД организации	Рабочие характеристики различных типов организаций
Перевозка пассажиров и грузов. Мультинациональные торговые и маркетинговые компании	Вождение транспортных средств для осуществления компанией своего бизнеса представляет собой деятельность наивысшего риска для многих мультинациональных компаний, которые используют региональный или глобальный автопарк. Торговые, сервисные и иные водители могут затрачивать от 40 % до 60 % своего рабочего времени на вождение для осуществления компанией своего бизнеса транспортных средств, принадлежащих компании, взятых в лизинг, напрокат, используемых по доверенности и других. Как таковые, компании имеют обязательства заботиться о здоровье и безопасности своих сотрудников и в рамках сообществ, в которых они работают. Ключевые факторы рабочих характеристик БДД включают: понимание рисков безопасности своего автопарка, т.е. риска гибели или увечья; адекватный вхождение и выход транспортных средств и водителей в дорожную сеть, политика в отношении скоростного режима, алкоголя, использования ремней безопасности/защитного шлема, утомления и отвлеченного внимания водителей, выбора/обслуживания транспортных средств; планирования поездки, БДД менеджмент контрактора/дистрибьютора, а также корпоративную социальную ответственность посредством вовлечения в пропаганду дорожной безопасности и поддержку общественных инициатив в области дорожной безопасности.
Выработка требований к дорожному движению – Школа	БДД не является профильной темой школы, однако много поездок как в школу так и из нее осуществляются каждый день рядом уязвимых с точки зрения несовершеннолетнего возраста и защищенности пользователей дорожной сети. Увечья, полученные при дорожно-транспортных происшествиях являются основной причиной смертности детей в школьном возрасте. Заинтересованными сторонами в случае школы являются персонал школы/ученики/родители, местная дорожная администрация, планирующие органы и перевозчики (включение которых в программы улучшения может понадобиться). Ключевые факторы рабочих характеристик БДД для школы могут включать различные виды перемещения в школу и из нее, общие школьные поездки, планирование безопасности таких поездок и использование соответствующих средств защиты (например, ремней безопасности и защитных шлемов), а также средств улучшения видимости (например, одежды со светоотражающими элементами, фонариков).
Выработка требований к дорожному движению – Супермаркет	Профильный бизнес по транспортировке товаров, включая и опасные грузы (такие, как топливо), доставка товаров заказчику на дом также как и доставка грузов на площадки супермаркетов могут иметь непосредственную связь с безопасностью дорожного движения. Крупный супермаркет должен учитывать соответствующие факторы безопасности, затрагивающие его сотрудников и заказчиков, находящихся в его сфере влияния. Заинтересованными сторонами являются планирующие органы, дорожная администрация и компании по доставке продуктов. Ключевые соображения в отношении больших супермаркетов включают воздействие, которое их площадки оказывают на окружающие территории, любые факторы, которые могут внести вклад в среду безопасности для их клиентов, как в пределах территории, предусмотренной для парковки автомобилей (которая предусматривает совместное использование ее пешеходами, детьми, крупными и компактными транспортными средствами), а также непосредственные выезд и съезд с дороги. Целый ряд факторов рабочих характеристик могут быть значимыми, включая планирование безопасности, конструирование, деятельность и использование дорожной инфраструктуры, к которой супермаркет имеет отношение, использование персональных средств безопасности его водителями, соблюдение скоростного режима, а также тип транспортных средств, на которых осуществляется доставка.
Проектирование, строительство и эксплуатация дорог – Дорожная администрация	Профильный бизнес по созданию дорожной сети непосредственно влияет на безопасность всех пользователей этой сети; заинтересованные стороны для местной дорожной администрации включают поставщики услуг по проектированию и эксплуатационные службы (которые должны обеспечивать требуемый уровень безопасности), основные группы пользователей (от которых требуется принятие требований по безопасному использованию) и органы правопорядка (задача которых приводить в исполнение стандарты пользователя/транспортных средств и компенсировать ограничения в собственной безопасности дорожной сети). Ключевые факторы рабочих характеристик для дорожной администрации включают все те факторы в области планирования, проектирования, приведения в действие и эксплуатация дорожной сети. Сюда могут быть включены факторы, относящиеся к уровню удерживающей способности боковых, фронтальных ограждений и ограждений для уязвимых пользователей дороги, а также соответствующие ограничения скорости наряду с адекватностью пользователей. Средства мониторинга могут быть интегрированы в расширенный анализ управления дорожной сетью и отчетность о соблюдении норм правопорядка.

Приложение В
(справочное)

Международная деятельность, относящаяся к структурам менеджмента безопасности дорожного движения

В.1 Общие положения

Настоящий стандарт представляет собой значительный шаг в международной деятельности по совершенствованию БДД посредством введения обобщенных процедур и требований, с помощью которых любые типы организаций могут разработать свою собственную систему менеджмента БДД.

Понимание подхода «Безопасной системы» является фундаментальным для успешного усвоения настоящего стандарта.

В дополнение к описанию ключевых элементов «Безопасной системы», данное приложение также предусматривает дополнительные рекомендации организациям по внедрению системы менеджмента БДД которые согласуются с идентифицированной надлежащей практикой в этой области.

В.2 Подход «Безопасной системы» к БДД

На момент публикации настоящего стандарта некоторые страны используют подход «Безопасной системы» при разработке и внедрении собственных программ БДД. Швеция разработала подход «Vision Zero», Нидерланды разработали схожий подход «Sustainable Safety», а Новая Зеландия и некоторые штаты Австралии внедрили программы под наименованием «Safe System» («Безопасная система»).

Несмотря на различие в специфических деталях, в общем случае подходы Безопасной Системы:

a) имеют долгосрочную цель исключения гибели и тяжких телесных повреждений;

b) нацелены на развитие систем дорожного движения, более приспособленных к компенсации человеческих ошибок. Обычно это достигается лучшим умением справляться с энергией столкновения, таким образом, что ни один из индивидуальных пользователей дороги не подвергается нагрузкам от столкновения, которые могут привести к гибели или тяжким телесным повреждениям;

c) включают многочисленные стратегии для лучшего умения справляться с нагрузками от столкновения, среди которых ключевая стратегия это совершенствование дорожной сети в соединении с установлением скоростных ограничений, последние из которых устанавливаются в зависимости от уровня защиты, предлагаемого дорожной инфраструктурой;

d) основываются на мощных экономических анализах понимания проблемы шкалы травмирования, а также прямых инвестициях в те программы и площадки, где существует наибольшая потенциальная польза для общества;

e) базируются на всеобъемлющих структурах руководства, управления и обмена информацией, включая все ключевые правительственные агентства и другие организации, играющие роль в определении безопасного функционирования системы дорожного движения;

f) сближают процесс принятия решения в менеджменте безопасности с более широким процессом принятия решения в общественной жизни для достижения экономических целей, а также задач сохранения здоровья людей и окружающей среды, для создания коммерческой среды, которая генерирует требования и дает выгоды для поставщиков продуктов и услуг для безопасного дорожного движения;

g) отвечают идее «распределенной ответственности» за БДД между различными действующими субъектами системы дорожного движения, так что существует общее видение у граждан, общества, частных и некоммерческих организаций в отношении максимальных амбиций безопасности и путей их воплощения.

Данные подходы корреспондируются с любыми общественными и частными организациями, которые генерируют воздействие на БДД посредством их деятельности, связанной с дорожным движением и помогают определить размеры ассоциированных с этими организациями систем менеджмента БДД.

В.3 Международная деятельность в области менеджмента БДД

Недостаток удовлетворительной безопасности дорожного движения это бремя для всех мировых сообществ. Организация Объединенных Наций (UN – ООН) предпринимает ясные шаги в области БДД под эгидой Всемирной Организации Здравоохранения (WHO – ВОЗ) и Всемирного Банка, что нашло отражение в их документах «Всемирный отчет о предотвращении увечий, полученных в дорожном движении» [9] 2004 г., и «Отчет о глобальном статусе дорожной безопасности» [10], выпущенном ВОЗ в 2009 г. В марте 2010 г. Генеральная Ассамблея ООН объявила период с 2011 по 2020 г. г. Декадой действий по дорожной безопасности, поставив целью к 2020 г. стабилизировать, а затем снижать прогнозируемый уровень дорожной смертности во всем мире. Глобальный план декады действий по дорожной безопасности, опубликованный в 2011 г., идентифицирует пять опорных элементов (менеджмент безопасности дорожного движения, безопасные дороги и безопасная мобильность, более безопасные транспортные средства, более ответственные с точки зрения безопасности пользователи дороги и послеаварийная готовность) и это служит обоснованием для настоящего стандарта сконцентрироваться на первом из них.

В 2008 г. Организация экономического сотрудничества и развития (OECD – ОЭСР) и Международный форум по дорожному движению опубликовали «Стремление к нулю – Towards Zero: Амбициозные задачи в дорожном движении и подход к Безопасной системе» [11]. В этом отчете отмечается важность системы менеджмента БДД и содержится ссылка на схематично описанную систему менеджмента, которая была разработана и впоследствии опубликована в 2009 г. как «Организация обустройства дорожной безопасности в глобальном мас-

штабе – отчет Всемирного Банка» – World Bank Global Road Safety Facility (WBGRSF). Публикация WBGRSF повлекла за собой всесторонний анализ успешных юрисдикциональных практик менеджмента БДД с целью разработки структуры менеджмента БДД (см. рисунок В.1). Она является нейтральной в отношении организационных структур и различных культур и представляет три взаимосвязанных элемента, а именно институциональные функции менеджмента, вмешательства и результаты.



Источник: Bliss and Breen. Построение структуры администрации безопасности наземного транспорта, 2000, Wegman 2001,Koornstra et al, 2002, Bliss, 2004

Рисунок В.1 — Организация обустройства дорожной безопасности в глобальном масштабе – отчет Всемирного Банка – Структура системы менеджмента дорожной безопасности

Структура WBGRSF идентифицирует следующие институциональные функции менеджмента, которые должны быть представлены как часть успешной системы менеджмента БДД:

a) концентрация на результатах: подтверждение амбиций организации в отношении рабочих характеристик БДД и отслеживаемость, которые управляют всеми видами деятельности и вмешательствами;

b) координация: гармоничное сочетание и выравнивание вмешательств, как в рамках (внутри) организации и по горизонтали в среде связанных организаций, имеющих роль или интерес в области БДД;

c) законодательство: технические условия и/или соответствие с требованиями, юридические или политические инструменты , которые обычно направлены на институциональную подотчетность, также как и использование территорий, дорожная сеть, пользователь дороги, транспортные средства, стандарты и правила безопасности , касающиеся послеаварийной медицинской помощи;

d) финансирование и распределение ресурсов: финансирование вмешательств и деятельности на устойчивой основе, используя рациональную оценку и разработку структуры для распределения ресурсов;

e) стимулирование: устойчивый обмен информацией в рамках БДД в качестве ключевого интереса организации с акцентом на распределенную социальную ответственность при осуществлении вмешательств, которые обеспечивают желаемые улучшения в рабочих характеристиках БДД;

f) мониторинг и оценка: систематическое и проводящиеся в данный момент измерение рабочих характеристик БДД и итогов, а также оценка вмешательств, с тем чтобы убедиться в том, что они обеспечивают желаемые результаты БДД;

g) передача результатов исследований и знаний: систематическое и проводящиеся в данный момент создание, кодификация, передача и применение знаний в области БДД;

Данные функции поддерживают осуществление вмешательств, которые обычно являются предметом концентрации для организаций, практикующих БДД. Точный смысл вмешательств идентифицируется, облекается в форму и воплощается в жизнь для того, чтобы достигнуть желаемых результатов. Вмешательства обращаются к стандартам и правилам в следующих областях:

- планирование (с учетом безопасности), проектирование и использование дорожной сети;
- условия входа и выхода из дорожной сети транспортных средств и водителей (например, регистрация и водительские удостоверения);
- восстановление и реабилитация пострадавших в ДТП с тяжелыми последствиями.

Вмешательства также касаются обеспечению соответствия указанным стандартам и правилам, с использованием обучения, принуждения и средств поощрения.

Итоговая составная часть структуры системы менеджмента дорожной безопасности WBGRSF это идентификация, документирование и измерение желаемых результатов и их количественное выражение в качестве задач БДД:

a) Конечные итоги включают долгосрочную мировоззренческую концепцию будущей безопасной системы дорожного движения, одновременно с краткосрочными и среднесрочными задачами БДД, выраженными в терминах желаемого снижения социальных издержек, гибели и увечий.

b) Промежуточные итоги являются мерой вмешательств про которые известно, что они улучшают итоговые рабочие характеристики БДД, такие как уменьшение средних скоростей дорожного движения или повышение рейтинга безопасности автопарка, предоставление более показательных данных менеджмента.

c) Выходные данные представляют собой данные организаций, стремящихся улучшить промежуточные и конечные итоги, подлежащие физическому представлению, такие как километры, мили усовершенствованных с целью повышения безопасности дорог, количество наказаний со стороны полиции или завершение этапов специальных задач.

ОЭСР рекомендует, чтобы юрисдикции проводили анализ организационных возможностей в части менеджмента дорожной безопасности с использованием структуры оценки и набора применимых в конкретных случаях контрольных карт, разработанных и используемых Всемирным Банком (OECD 2008, World Bank 2009).

B.4 Соответствие между настоящим стандартом и Структурой системы менеджмента дорожной безопасности (WBGRSF)

В то время как структура WBGRSF была разработана для содействия странам в улучшении рабочих характеристик БДД, институциональные функции менеджмента, очерченные в ней, вмешательства и достижение результатов применимы к организациям любого масштаба и сложности, общественным и частным. Структура размечает характерные элементы системы менеджмента БДД, и на основе этого предоставляет полезный ссылочный материал к рекомендациям по применению настоящего стандарта. Более конкретно трехъярусная структура WBGRSF корреспондируется с требованиями, приведенными в разделах 4 – 10, а их взаимосвязь может быть подытожена в таблице B.1.

Таблица B.1 – Соответствие между Структурой системы менеджмента дорожной безопасности (WBGRSF) и настоящим стандартом

Организация обустройства дорожной безопасности в глобальном масштабе – отчет Всемирного Банка	ИСО 39001
Институциональные функции менеджмента	Менеджмент в контексте ИСО в общем случае относится к любым видам деятельности, которые используются для координации, управлению и контролю в организации
Концентрация на результатах	Раздел 5 определяет требования к администрации организации демонстрировать руководство и обязанности. Это включает гарантирование совместимости системы менеджмента БДД со стратегическим направлением и бизнес-процессами организации, требуя признания исключения гибели и тяжких телесных повреждений в качестве долгосрочной цели, а также исполнение деятельности по осуществлению улучшений БДД. Раздел 6 очерчивает процесс планирования при анализе результатов, касающихся безопасности. Подразделы 9.3 и 10.2 описывают плановый анализ со стороны руководства и организационные улучшения для достижения желаемых результатов.
Координация	Подразделы 4.1, 4.2 и 4.3 поощряют организацию проверять свой внутренний и внешний статус для того, чтобы идентифицировать воздействие БДД и свою сферу влияния. Организации осознают, что рабочие характеристики БДД зависят от активности внутри организации и/или в среде нескольких организаций и пользователей дорожной сети. Подраздел 5.2 адресует ответственность к администрации работать в партнерстве и сотрудничестве в разработке Безопасной Системы. Подраздел 7.1 устанавливает требования координации для содействия организации в достижении желаемых результатов БДД.
Законодательство	Законодательство в общем случае адресовано использованию территории, дорожной сети, пользователю дорожной сети, транспортным средствам и послеаварийной медицинской помощи, а также обеспечения соответствия ему. Подраздел 6.2 очерчивает всеобъемлющий перечень факторов рабочих характеристик БДД, которые организация должна учитывать, причем ряд из этих факторов регулируются законодательством и требуют соответствующего подхода.

Окончание таблицы В.1

Организация обустройства дорожной безопасности в глобальном масштабе – отчет Всемирного Банка	ИСО 39001
Финансирование и распределение ресурсов	Подраздел 7.2 требует от всех уровней организационного менеджмента обеспечивать доступность ресурсов и рациональной структуры их распределения для того, чтобы создать, внедрить, поддерживать и улучшать систему менеджмента БДД и связанные с ней виды деятельности.
Стимулирование	Подразделы 7.4, 7.5 и 7.6 требуют обмена информацией и стимулирования целей БДД и ожидания выполнения на различных уровнях организации и включение сотрудников в процесс постоянного улучшения. Поощряется также коммуникация организации вовне с заинтересованными сторонами по вопросу ее требований к долгосрочной концентрации на результатах БДД и промежуточных мерах по достижению их.
Мониторинг и оценка	Стандарты ИСО в области систем менеджмента имеют сильный акцент на мониторинге и измерении итогов, как части процесса PDCA (планируй, делай, проверяй, исправляй). Подраздел 9.1 требует от организации контролировать и оценивать ключевые характеристики ее действий, которые отражаются на результатах БДД.
Передача знаний разработки и внедрения	Подраздел 10.1 требует от организации реагировать на несоответствия, используя настоящий стандарт, расследовать, анализировать и документировать происшествия, относящиеся к БДД чтобы определить лежащие в основе недостатки и идентифицировать возможности для уточненного предупреждающего действия.
Вмешательства	Подраздел 6.2 перечисление c) оговаривает, чтобы организация детально определяла меры, касающиеся безопасности движения в системе менеджмента БДД. Подразделы 7.3 и 8.1 уделяют особое внимание компетенции персонала организации и оперативному планированию и управлению деятельностью, что является необходимым для поддержания мер в области БДД. Подраздел 9.2 требует создания процедур аудита для гарантирования соответствия на уровне организации с мерами в области БДД.
Результаты	Подраздел 6.3 требует установления целей БДД в терминах желаемых результатов, которые могут включать задачи БДД для промежуточных и конечных итогов и результаты деятельности организации по их достижению.

Приложение С
(справочное)

Соответствие между ИСО 39001, ИСО 9001 и ИСО 14001

Таблица С.1 – Соответствие между ИСО 39001, ИСО 9001 и ИСО 14001

ИСО 39001		ИСО 9001		ИСО 14001	
—	Введение	0.1 0.2 0.3 0.4	Введение Общие положения Процессный подход Связь с ISO 9004 Совместимость с другими системами менеджмента	—	Введение
1	Область применения	1 1.1 1.2	Область применения Общие положения Применение	1	Область применения
2	Нормативные ссылки	2	Нормативные ссылки	2	Нормативные ссылки
3	Термины и определения	3	Термины и определения	3	Термины и определения
4	Статус организации (только заголовок)	—	—	—	—
4.1	Осознание организацией своего статуса	—	—	—	—
4.2	Осознание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон	—	—	—	—
4.3	Определение области применения системы менеджмента БДД	—	—	—	—
4.4	Система менеджмента БДД	4	Система менеджмента качества (только заголовок)	4	Требования к системе экологического менеджмента (только заголовок)
5	Руководство (только заголовок)	5	Ответственность руководства (только заголовок)	—	—
5.1	Руководство и обязанности	—	—	—	—
5.2	Политика	5.1	Обязательства руководства (только заголовок)	4.2 4.4.1 4.6	Экологическая политика Ресурсы, функциональные обязанности, ответственность и полномочия Анализ со стороны руководства
		5.2	Ориентация на потребителя	4.3.1 4.3.2	Экологические аспекты Законодательные и другие требования
5.3	Организационные роли, ответственность и полномочия	5.3 5.5 5.5.1 5.5.2	Политика в области качества Ответственность, полномочия и обмен информацией (только заголовок) Ответственность и управление Представитель руководства	4.2 4.4.1	Экологическая политика Ресурсы, функциональные обязанности, ответственность и полномочия
6	Планирование (только заголовок)	5.4	Планирование (только заголовок)	4.3	Планирование (только заголовок)
6.1	Общие положения	—	—	—	—
6.2	Действия по исследованию рисков и возможностей	—	—	—	—
6.3	Факторы эффективности БДД	5.4.1 5.4.2	Цели в в области качества Планирование системы менеджмента качества	4.3.3	Цели, задачи и программа(ы)
6.4	Цели БДД и планирование их достижения	—	—	—	—

Продолжение таблицы С.1

ИСО 39001		ИСО 9001		ИСО 14001	
7	Обеспечение	7	Процессы жизненного цикла продукции (только заголовок)	4.4	Внедрение и функционирование
7.1	Координация	—	—	—	—
7.2	Ресурсы	6 6.1 6.3 6.4	Менеджмент ресурсов (только заголовок) Обеспечение ресурсами Инфраструктура Производственная среда	4.4.1	Ресурсы, функциональные обязанности, ответственность и полномочия
7.3	Компетенция	6.2 6.2.1 6.2.2	Человеческие ресурсы (только заголовок) Общие положения Компетентность, подготовка и осведомленность	4.4.2	Компетентность, подготовка и осведомленность
7.4	Информированность	6.2 6.2.1 6.2.2	Человеческие ресурсы (только заголовок) Общие положения Компетентность, подготовка и осведомленность	4.4.2	Компетентность, подготовка и осведомленность
7.5	Обмен информацией	5.5.3 7.2.3	Внутренний обмен информацией Связь с потребителями	4.4.3	Обмен информацией
7.6	Документированная информация (только заголовок)	4.2	Требования к документации (только заголовок) Общие положения	—	—
7.6.1	Общие положения	4.2.1	Общие положения	4.4.4	Документация
7.6.2	Создание и актуализация	4.2.2	Руководство по качеству	—	—
7.6.3	Управление документированной информацией	4.2.3 4.2.4	Управление документацией Управление записями	4.4.5 4.5.4	Управление документацией Управление записями
8	Деятельность (только заголовок)	7	Процессы жизненного цикла продукции (только заголовок)	4.4	Внедрение и функционирование
8.1	Оперативное планирование и управление	7.1	Планирование процессов жизненного цикла продукции	4.4.6	Управление операциями
		7.2	Процессы, связанные с потребителями	4.3.1	Экологические аспекты
		7.2.1	Определение требований, относящихся к продукции	4.3.2 4.4.6	Законодательные и другие требования Управление операциями
		7.2.2	Анализ требований, относящихся к продукции	4.3.1 4.4.6	Экологические аспекты Управление операциями
		7.3	Проектирование и разработка (только заголовок)	4.4.6	Управление операциями
		7.3.1	Планирование проектирования и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.2	Входные данные для проектирования и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.3	Выходные данные проектирования и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.4	Анализ проекта и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.5	Верификация проекта и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.6	Валидация проекта и разработки	4.4.6	Управление операциями
		7.3.7	Управление изменениями проекта и разработке	—	—
		7.4	Закупки (только заголовок)	4.4.6	Управление операциями
		7.4.1	Процесс закупок	4.4.6	Управление операциями
		7.4.2	Информация по закупкам	4.4.6	Управление операциями
		7.4.3	Верификация закупленной продукции	—	—

Продолжение таблицы С.1

ИСО 39001		ИСО 9001		ИСО 14001	
8.1	Оперативное планирование и управление	7.5	Производство и обслуживание (только заголовок)	4.4.6	Управление операциями
		7.5.1	Управление производством и обслуживанием	4.4.6	Управление операциями
		7.5.2	Валидация процессов производства и обслуживанием	—	—
		7.5.3	Идентификация и прослеживаемость	4.4.6	Управление операциями
		7.5.4	Собственность потребителей	4.5.1	Мониторинг и измерения
		7.5.5	Сохранение соответствия продукции	—	—
		7.6	Управление оборудованием для мониторинга и измерений	—	—
8.2	Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них	—	—	4.4.7	Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них
9	Оценка эффективности (только заголовок)	8	Измерения, анализ и улучшение (только заголовок)	4.5	Контроль (только заголовок)
9.1	Мониторинг, измерение, анализ и оценка	8.1 8.2 8.2.1 8.2.3 8.2.4	Общие положения Мониторинг и измерение (только заголовок) Удовлетворенность потребителя Мониторинг и измерение процессов Мониторинг и измерение продукции	4.5.1 4.5.2	Мониторинг и измерения Оценка соответствия
9.2	Расследование ДТП и других ДТИ, связанных с дорожным движением	—	—	—	—
9.3	Внутренний аудит	8.2.2	Внутренний аудит	4.5.5	Внутренний аудит
9.1	Мониторинг, измерение, анализ и оценка	8.1 8.2 8.2.1 8.2.3 8.2.4	Общие положения Мониторинг и измерение (только заголовок) Удовлетворенность потребителя Мониторинг и измерение процессов Мониторинг и измерение продукции	4.5.1 4.5.2	Мониторинг и измерения Оценка соответствия
9.3	Внутренний аудит	8.2.2	Внутренний аудит	4.5.5	Внутренний аудит
9.4	Анализ со стороны руководства	5.1 5.6 5.6.1 5.6.2 5.6.3	Обязательства руководства Анализ со стороны руководства (только заголовок) Общие положения Входные данные для анализа Выходные данные анализа	4.6	Анализ со стороны руководства
10	Улучшение (только заголовок)	8.5	Улучшение (только заголовок)		
10.1	Несоответствие и корректирующее действие	8.3 8.4	Управление несоответствующей продукцией Анализ данных	4.5.3 4.5.1 4.5.3	Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия Мониторинг и измерения Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия

Окончание таблицы С.1

ИСО 39001		ИСО 9001		ИСО 14001	
10.1	Несоответствие и корректирующее действие	8.5.2	Корректирующие действия	4.5.3	Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия
		8.5.3	Предупреждающие действия	4.5.3	Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия действие
10.2	Постоянное улучшение	8.5.1	Постоянное улучшение	4.2	Экологическая политика
				4.3.3	Цели, задачи и программа(ы)
				4.6	Анализ со стороны руководства

Приложение ДА
(справочное)

Сопоставление терминов, используемых в настоящем стандарте, и аналогичных терминов в соответствии с нормативными документами Российской Федерации

Сопоставление терминов с их определениями, используемых в настоящем стандарте, и аналогичных терминов в соответствии с нормативными документами Российской Федерации (в соответствие с Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения») приведено в таблице ДА.1.

Таблица ДА.1

Термин по ГОСТ Р ИСО 39001	Термин по нормативным документам Российской Федерации
дорожное движение (road traffic): Использование дороги как моторизованными, так и немоторизованными участниками движения.	**дорожное движение**: Совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.
дорожно-транспортное происшествие с тяжелыми последствиями (ДТП с тяжелыми последствиями) (road traffic crash): Столкновение или иное ударное воздействие на дороге, вызвавшее гибель, ранение или телесное повреждение.	**дорожно-транспортное происшествие**: Событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.
дорожно-транспортный инцидент (ДТИ) (road traffic incident): Случай, вызванный нарушением в составляющей или внешним способствующим фактором системы дорожного движения. Примечание 1 – ДТИ включают, но не ограничиваются. ДТП с тяжелыми последствиями и чуть было не произошедшие ДТП с тяжелыми последствиями. Примечание 2 – Примеры составляющих, где нарушение может привести к ДТИ, включают пользователей дороги, транспортные средства, дороги или непредвиденные способствующие факторы, такие как удар молнии или животные.	Аналогичное понятие, включающее в себя ДТП и аварийные ситуации, способные привести к ДТП с тяжелыми последствиями, отсутствует.
безопасность дорожного движения (road traffic safety – RTS): Условия и факторы, относящиеся к ДТП с тяжелыми последствиями и другим ДТИ, которые оказывают воздействие или имеют потенциал, чтобы оказывать воздействие на гибель или тяжкие телесные повреждения пользователей дороги	**безопасность дорожного движения**: Состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.
пользователь дороги (road user): Любое лицо, находящееся на дороге	**пользователи автомобильными дорогами**: Физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения.

Библиография

[1]	ISO 9000:2005	Системы менеджмента качества – Основные положения и словарь (Quality management systems – Fundamentals and vocabulary)
[2]	ISO 9001:2008	Системы менеджмента качества – Требования (Quality Management Systems – Requirements)
[3]	ISO 14001:2004	Системы экологического менеджмента – Требования и руководство по применению (Requirements with guidance for use)
[4]	ISO 14004:2004	Системы экологического менеджмента – Общее руководство в части принципов, систем и технической поддержки (Environmental management systems – General guidelines on principles, systems and support techniques)
[5]	ISO 19001:2011	Руководство по аудитам систем менеджмента (Guidelines for auditing management)
[6]	ISO/TS 16949	Системы менеджмента качества – Специальные требования для применения ISO 9001:2008 для автомобильного производства и относящихся к нему организаций по производству компонентов (Particular requirements for the applications of ISO 9001:2008 for automotive production and relevant service part organizations)
[7]	ISO 31000:2009	Менеджмент рисков – Принципы и руководство (Risk management – Principles and guidelines)
[8]	OHSAS 18001:2007	Гигиена труда и системы менеджмента безопасности – Требования (Occupational health and safety management systems – Requirements)
[9]		Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan and C. Mathers, Женева, Всемирная Организация Здравоохранения, 2004 (World Report on Traffic Injury Prevention by M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan and C. Mathers Geneva, World Health Organization, 2004)
[10]		Глобальный доклад о статусе безопасности дорожного движения: время действия. Женева, Всемирная Организация Здравоохранения, 2009 (Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009)
[11]		«Стремление к нулю - Towards Zero: Амбициозные Задачи в Дорожном Движении и Подход к Безопасной Системе», Париж, ОЭСР (Организация Экономического Сотрудничества и Развития) и Международный Форум по Дорожному Движению, 2008 (Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, Paris, OECD and International Traffic Forum, 2008)
[12]		Выполнение рекомендаций Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, Руководство для государств по проведению анализов возможностей менеджмента безопасности дорожного движения, реформам Lead Agency, инвестиционным стратегиям и проектам Безопасной Системы, Tony Blies, Jeanne Breen, «Организация Обустройства Дорожной Безопасности в Глобальном масштабе – отчет Всемирного Банка», Вашингтон, округ Колумбия, 2009 (Implementing the Recommendations of World Report on Road Traffic Injury Prevention Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Rewiews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects. Tony Blies, Jeanne Breen, World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC, 2009)

УДК 656.078:006.354 ОКС 03.220, 03.220.20 IDT

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, менеджмент, транспортные средства, мониторинг, ответственность руководства, документированная информация

Подписано в печать 20.01.2015. Формат 60x84 1/8.

Усл. печ. л. 4,19. Тираж 33 экз. Зак. 35

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»
123995 Москва, Гранатный пер., 4.
www.gostinfo.ru

gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru