

**Международный стандарт**

**ISO 39001**

Первое издание

2012-10-01

Пересмотрен и утвержден в 2018 г.

МКС 03.220.20

**Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД) - Требования и руководство по применению**

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

Для справки

Номер для ссылки: ISO 39001:2012(E)

© ISO 2012

*Перевод на русский язык выполнен Компанией «ТЕХНОРМАТИВ»  
по заказу ООО «Газпром добыча Ноябрьск»*

## Оглавление

Предисловие .....	3
Введение .....	4
1 Область применения .....	5
2 Нормативные ссылки .....	5
3 Термины и определения .....	5
4 Контекст организации .....	9
4.1 Понимание организации и её контекста .....	9
4.2 Понимание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон .....	9
4.3 Определение области действия системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД) .....	9
4.4 Система менеджмента безопасности дорожного движения (БДД) .....	10
5 Лидерство .....	10
5.1 Лидерство и обязательства .....	10
5.2 Политика .....	10
5.3 Организационные роли, обязанности и полномочия .....	11
6 Планирование .....	11
6.1 Общие положения .....	11
6.2 Меры по урегулированию рисков и возможностей .....	11
6.3 Показатели эффективности безопасности дорожного движения .....	11
6.4 Цели БДД и планирование для их достижения .....	12
7 Поддержка .....	13
7.1 Координация .....	13
7.2 Ресурсы .....	13
7.3 Компетентность .....	13
7.4 Осведомлённость .....	14
7.5 Передача информации .....	14
7.6 Документированная информация .....	14
7.6.1 Общие положения .....	14
7.6.2 Создание и обновление .....	14
7.6.3 Мониторинг документированной информации .....	15
8 Выполнение работ .....	15
8.1 Планирование работ и управление .....	15
8.2 Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них .....	15
9 Оценка деятельности .....	15
9.1 Мониторинг, измерение, анализ и оценка .....	15
9.2 Расследование дорожно-транспортных происшествий с тяжёлыми последствиями и других дорожно-транспортных происшествий .....	16
9.3 Внутренний аудит .....	16
9.4 Анализ со стороны руководства .....	17
10 Улучшения .....	17
10.1 Несоответствие и корректирующее действие .....	17
10.2 Непрерывное улучшение .....	18
Приложение А (справочное) Руководство по применению настоящего международного стандарта .....	19
Приложение В (справочное) Международная деятельность, относящаяся к моделям менеджмента безопасности дорожного движения .....	31
Приложение С (справочное) Соответствие между ISO 39001, ISO 9001 и ISO 14001 .....	36

### Предисловие

ИСО (Международная организация по стандартизации) – это всемирная федерация национальных организаций по стандартизации (организаций-членов ИСО). Разработка международных стандартов обычно осуществляется техническими комитетами ИСО. Каждая из организаций-членов ИСО, заинтересованная в деятельности, для которой создан технический комитет, имеет право быть представленной в этом комитете. Правительственные и неправительственные международные организации, связанные с ИСО, также принимают участие в работе. По всем вопросам электротехнической стандартизации ИСО тесно сотрудничает с Международной электротехнической комиссией (МЭК).

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.

ISO 39001 был подготовлен Техническим комитетом PC 241, *Системы менеджмента безопасности дорожного движения (Road Traffic safety management systems)*.

**В рамках исследований стандартов по менеджменту безопасного дорожного движения пользователям предлагают делиться мнениями по поводу ISO 39001:2012 и установить очередность внесения изменений в последующие издания документа. Для принятия участия в интернет-опросе просим перейти по следующей ссылке**

<http://www.surveymonkey.com/s/39001>

## Введение

Безопасность дорожного движения является глобальной проблемой. По имеющимся оценкам приблизительно 1,3 млн. человек погибают, от 20 до 50 млн. человек получают телесные повреждения на дорогах каждый год во всем мире, и эти цифры постоянно растут<sup>[10]</sup>. Социально-экономическое воздействие и воздействие на здоровье населения является весьма существенным.

Настоящий международный стандарт является инструментом, призванным помочь организациям уменьшить и, в конечном счете, избежать аварийности и риска смертельных случаев и случаев тяжелых 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 международный стандарт идентифицирует элементы обычной практики, которые позволят организации достичь желаемых результатов в безопасности дорожного движения.

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

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

Правительство не может достичь упомянутого снижения уровня аварийности самостоятельно. Важную роль будут играть организации любых типов и размеров, а также и отдельные участники дорожного движения. В результате принятия настоящего международного стандарта организации смогут достичь следующего:

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

Система менеджмента, представленная в настоящем международном стандарте, сосредотачивает внимание организации на ее собственных целях и задачах БДД 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 модель менеджмента обычной практики безопасности дорожного движения, а также показано, как они могут быть соотнесены с настоящим международным стандартом.

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

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

Настоящий международный стандарт способствует использованию принципа итерационных процессов (планирование-исполнение-проверка-принятие мер), который стимулирует организацию к достижению результатов безопасности дорожного движения.

## 1 Область применения

Настоящий международный стандарт устанавливает требования к системе менеджмента безопасности дорожного движения (далее - БДД) и дает возможность организации, которая взаимодействует с системами дорожного движения, добиться сокращения смертности и серьезных травм в дорожно-транспортных происшествиях, на которые эта организация может влиять. Требования, изложенные в данном международном 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 международный 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 международного стандарта.

Настоящий международный 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 международного стандарта не является установление единообразия в структуре менеджмента БДД или единообразия документации.

БДД является объектом совместной ответственности. Настоящий международный стандарт не имеет своей целью освободить участников дорожного движения от их обязанностей соблюдать законодательство и от ответственного поведения. Стандарт может поддержать организацию в ее усилиях побудить участников дорожного движения к соблюдению законодательства.

Все требования настоящего международного стандарта являются обобщенными.

В тех случаях, когда какое-либо из требований настоящего международного стандарта не может быть применено по причине природы организации, а также ее продукции или услуг, это требование может считаться исключением, при условии, что данное исключение и причины его оформлены документально.

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

## 2 Нормативные ссылки

Нормативные ссылки отсутствуют.

## 3 Термины и определения

В настоящем документе используются следующие термины с соответствующими определениями:

**3.1 аудит (audit):** Систематический, независимый и документированный процесс (3.27) получения свидетельств аудита (3.4) и их объективного оценивания для установления степени соответствия критериям (3.3) аудита.

Примечание 1 к определению - Аудит может быть внутренним (аудит, проводимый первой стороной) или внешним (аудит, проводимый второй или третьей стороной), а также комплексным аудитом (объединяющим две или более дисциплины).

Примечание 2 к определению - Термины «свидетельство аудита» и «критерии аудита» определены в ISO 19011.

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

Примечание 1 к определению – Соответствующие личные качества аудитора описаны в ISO 19011.

**3.3 критерии аудита (audit criteria):** Совокупность политик, процедур или требований, используемых для сопоставления с ними **свидетельства аудита (3.4)**.

**3.4 свидетельство аудита (audit evidence):** Записи, изложение фактов или другая информация, которые связаны с **критериями аудита (3.3)** и являются верифицируемыми.

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

Примечание 1 к определению - Информация включает источники, такие как свидетельства, научные исследования по безопасности, опыт, информацию от потребителя, обзоры, прогнозы и заключения экспертов.

Примечание 2 к определению - Доступность зависит от ресурсов организации.

**3.6 обязательства (commitment):** Уровень действия и приверженности, приданные **системе менеджмента (3.16)**.

**3.7 компетентность (competence):** Способность применять знания и навыки для достижения намеченных результатов.

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

**3.9 постоянное улучшение (continual improvement):** Повторяющаяся деятельность по улучшению **результатов деятельности (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 предупреждения его повторного возникновения.

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

Примечание 1 к определению - Существует широко признанное международное определение гибели в результате автомобильной катастрофы, когда лицо или лица погибают или умирают в течение 30 дней непосредственно после автомобильной катастрофы без учета самоубийства. В разных странах определения могут различаться.

**3.13 документированная информация (documented information):** Информация, которая должна управляться и поддерживаться **организацией (3.21)**, и носитель, который её содержит.

Примечание 1 к определению - Документированная информация может быть любого формата и на любом носителе и может быть получена из любого источника.

Примечание 2 к определению - Документированная информация может относиться:

- к **системе менеджмента (3.16)**, включая соответствующие **процессы (3.27)**;
- к информации, созданной для функционирования организации (документация);
- к свидетельствам достигнутых результатов (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 воздействовать на осуществление деятельности или принятие решения, быть подверженными их воздействию или воспринимать себя в качестве последних.

Примечание 1 к определению - Понятие заинтересованная сторона может включать, но не исчерпываться следующими категориями: сотрудники, подрядчики, потребители и другие затрагиваемые третьи стороны.

**3.16 система менеджмента (management system):** Совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих элементов **организации (3.21)** для разработки **политик (3.24)**, **целей (3.20)** и **процессов (3.27)** для достижения этих целей.

Примечание 1 к определению - Система менеджмента может относиться к одному или нескольким аспектам деятельности.

Примечание 2 к определению - Элементы системы менеджмента определяют структуру организации, роли и ответственность, планирование, функционирование и т.д.

Примечание 3 к определению - Область применения системы менеджмента может охватывать всю организацию, определенные функции организации, определенные части организации, одну или более функций в группе организаций.

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

**3.18 мониторинг (monitoring):** Определение статуса системы, процесса (3.27) или действия.

Примечание 1 к определению - Для определения статуса может возникнуть необходимость проверить, проконтролировать или отследить.

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

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

Примечание 1 к определению - Цель может быть стратегической, тактической или оперативной.

Примечание 2 к определению - Цели могут относиться к разным аспектам (финансовые цели, цели в области здоровья и безопасности, экологии), а также применяться на разных уровнях (например, стратегическом, организации в целом, проекта, продукции и процесса (3.27)).

Примечание 3 к определению - Цель может быть выражена разными способами, например, в виде намеченного результата, намерения, критерия работы, цели в области БДД или другими словами со схожими значениями (например, целевая установка, заданная величина, задача).

Примечание 4 к определению - В контексте системы менеджмента БДД цели БДД, устанавливаемые организацией, согласуют с политикой в области БДД для достижения определенных результатов.

**3.21 организация (organization):** Лицо или группа людей, связанные определенными отношениями, имеющие ответственность, полномочия и выполняющие свои функции для достижения целей (3.20).

Примечание 1 к определению - Понятие организации включает в себя, но не ограничивается следующими примерами: индивидуальный предприниматель, компания, корпорация, фирма, предприятие, орган власти, товарищество, благотворительное учреждение, а также их часть или их объединение, являющиеся юридическим лицом или нет, государственные или частные.

**3.22 передача процесса (outsourcing):** Заключение соглашения, в соответствии с которым внешняя организация (3.21) выполняет часть функции или процесса (3.27) организации.

Примечание 1 к определению - Внешняя организация не входит в область применения системы менеджмента (3.16), хотя переданная функция или процесс подпадают под область применения системы менеджмента.

**3.23 результаты деятельности (performance):** Измеримый итог.

Примечание 1 к определению - Результаты деятельности могут относиться к количественным и качественным полученным данным.

Примечание 2 к определению - Результаты деятельности могут относиться к менеджменту действий, процессов (3.27), продукции (включая услуги), системам или организациям (3.21).

**3.24 политика (policy):** Намерения и направление развития организации (3.21), официально сформулированные её высшим руководством (3.45).

Примечание 1 к определению - 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):** Установленный способ осуществления деятельности или процесса (3.27).

**3.27 процесс (process):** Совокупность взаимосвязанных или взаимодействующих видов деятельности, использующих входы для получения намеченного результата.

**3.28 требование (requirement):** Потребность или ожидание, которое установлено, обычно предполагается или является обязательным.

Примечание 1 к определению - Слова «обычно предполагается» означают, что это общепринятая практика организации и заинтересованных сторон, что рассматриваемые потребности или ожидания предполагаются.

Примечание 2 к определению - Установленным является такое требование, которое определено, например, в документированной информации.

**3.29 риск (risk):** Влияние неопределённости.

Примечание 1 к определению - Влияние выражается в отклонении от ожидаемого результата – позитивном или негативном.

Примечание 2 к определению - Неопределенность является состоянием, связанным с недостатком, даже частично, информации, понимания или знания о событии, его последствиях или вероятности.

Примечание 3 к определению - Риск часто определяют по отношению к потенциальным событиям (как определено в ISO 73:2009, 3.5.1.3) и их последствиям (как определено в ISO 73:2009, 3.6.1.3) или к их совокупности. В настоящем международном стандарте риск, связанный с БДД, относится к ДТП с тяжелыми последствиями (происшествиям) и гибели и тяжкими телесными повреждениями (последствиями).

Примечание 4 к определению - Риск часто выражается в терминах совокупности последствий события (включая изменения в обстоятельствах) и связанных с ними вероятностей (как определено в Руководстве ISO 73:2009, 3.6.1.1) возникновения.

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

Примечание 1 к определению - Включаются пересечение с железнодорожными путями в том случае, если они пересекаются с дорогой на 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 1 к определению - В настоящем международном стандарте задачей организаций (3.12) является предотвращение гибели и получение тяжких телесных повреждений (3.44), вызванных ДТП с тяжелыми последствиями, в долгосрочный период времени, и намеченные улучшения в краткосрочный период времени.

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

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

Примечание 2 к определению - Примеры составляющих, где нарушение может привести к ДТП, включают участников дорожного движения (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 ДТП (3.34), которые оказывают воздействие или имеют потенциал, чтобы оказывать воздействие на гибель или тяжкие телесные повреждения участников дорожного движения (3.37).

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

**3.37 участник дорожного движения (road user):** Любое лицо, находящееся на дороге (3.30).

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

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

**3.40 результаты деятельности БДД (RTS performance):** Измеримый итог менеджмента организации (3.21) в ее содействии БДД (3.35).

Примечание 1 к определению - 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 результатам деятельности БДД.



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

Примечание 1 к определению - Позволяет организации (3.21), включая ее подрядчиков и субподрядчиков, определить изменения в результатах деятельности (3.23) БДД. Является конкретным и измеримым элементом деятельности организации, который будет ею использоваться для отслеживания результатов деятельности с течением времени.

**3.42 предупреждающее действие БДД (RTS preventive action):** Действие, направленное на уменьшение или устранение риска (3.29) ДТП с тяжелыми последствиями (3.33).

**3.43 задача БДД (RTS target):** Детальные результаты деятельности (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 тяжелое 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 1 к определению - В разных странах используются различные определения тяжелого 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 высшее руководство (top management):** Лицо или группа людей, которые руководят и управляют организацией (3.21) на высшем уровне.

Примечание 1 к определению - Высшее руководство имеет право делегировать полномочия и предоставлять ресурсы в рамках организации.

Примечание 2 к определению - Если область применения системы менеджмента (3.16) охватывает только часть организации, под высшим руководством подразумевают тех, кто осуществляет руководство и управляет этой частью организации.

## 4 Контекст организации

### 4.1 Понимание организации и её контекста

Организация должна определить внешние и внутренние аспекты, которые относятся к её цели, и которые влияют на её способность достичь намеченного результата (намеченных результатов) её системы 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 Понимание 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 действия системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)

Организация должна определить границы и применимость системы менеджмента БДД для того, чтобы установить её область действия.

При определении этой области действия организация должна рассмотреть следующее:

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

- планируемые требования, упомянутые в разделе 6.

Организация должна определить намеченный результат своей системы менеджмента БДД, который должен включать снижение и, в конечном счете, уменьшение уровня смертности и получения тяжелых телесных повреждений в дорожных катастрофах, на которые организация может повлиять.

Область применения должна быть представлена в документированном виде.

#### **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 международного стандарта.

### **5 Лидерство**

#### **5.1 Лидерство и обязательства**

Высшее руководство должно демонстрировать свое лидерство и обязательства в отношении системы менеджмента БДД посредством:

- обеспечения того, что политика и цели БДД установлены и что они совместимы с контекстом и стратегическим направлением развития организации;
- обеспечения интеграции требований системы менеджмента БДД с бизнес-процессами организации;
- обеспечения наличия ресурсов, необходимых для системы менеджмента БДД;
- подтверждения исключения случаев гибели и получения тяжелых 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 для внесения 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 прозрачны и должным образом включены на всех соответствующих уровнях организации;
- расстановки приоритетов в действиях и выбор специфических образцов действия, основанных на наилучшей доступной информации для достижения намеченных результатов системы менеджмента БДД;
- информирование о 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 результатов путем сосредоточения на результатах БДД;
- обеспечения того, что важность соответствия законодательству, относящегося к достижению намеченного результата системы менеджмента БДД, доведена до сведения всего причастного персонала в рамках организации;
- направление и поддержка людей в том, чтобы они вносили свой вклад в результативность системы менеджмента БДД;
- постоянного улучшения;
- поддержка других связанных с системой менеджмента ролей высшего руководства в демонстрации их лидерства, когда это применимо к их сферам ответственности.

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

#### **5.2 Политика**

Высшее руководство должно разработать политику в области БДД, которая:

- a) соответствует назначению организации;
- b) создает основу для установления целей БДД и задач БДД;
- c) включает в себя обязательство соответствовать применимым требованиям;
- d) включает обязательство постоянно улучшать систему менеджмента БДД.

Политика должна:

- быть доступной и поддерживаться как документированная информация;
- быть доведена до сведения организации;
- быть доступной соответствующим заинтересованным сторонам, по обстоятельствам.

### **5.3 Организационные роли, обязанности и полномочия**

Высшее руководство должно гарантировать, что обязанности и полномочия для соответствующих ролей в пределах организации назначены и сообщены.

Высшее руководство должно возложить ответственность и дать полномочия для следующего:

- a) обеспечение соответствие системы менеджмента БДД требованиям настоящего стандарта;
- b) составление отчётов о качестве исполнения системы менеджмента и о возможностях для улучшения, в частности, для высшего руководства.

## **6 Планирование**

### **6.1 Общие положения**

Организация должна осуществлять процесс, который обеспечивает постоянный анализ текущих результатов деятельности БДД, определяет риски и возможности, отбирает для проработки факторы реализации БДД, исследует, каких результатов можно достичь со временем и устанавливает соответствующие цели БДД, задачи БДД, а также планирует их достижение.

Анализ текущих результатов деятельности БДД должен учитывать контекст организации (см. раздел 4) и ее лидерство (см. раздел 5), с особым отношением к процессам, связанным с деятельностью и функциям организации, которые могут повлиять на БДД. Текущие результаты деятельности БДД должны быть при возможности определены количественно, а также должна быть проведена оценка вероятных будущих воздействий на них в соответствии с соответствующими показателями эффективности БДД.

### **6.2 Меры по урегулированию рисков и возможностей**

При планировании системы менеджмента БДД, организация должна рассмотреть аспекты, упомянутые в 4.1, и требования, упомянутые в 4.2, и определить риски и возможности, которые необходимо урегулировать для того, чтобы:

- гарантировать, что система менеджмента БДД может достичь намеченного результата (намеченных результатов);
- предотвратить или уменьшить нежелательные эффекты;
- достичь постоянного улучшения.

Организация должна планировать:

- a) меры по урегулированию этих рисков и возможностей;
- b) каким образом:
  - интегрировать и внедрить меры в процессы своей системы менеджмента БДД;
  - оценивать результативность этих действий.

### **6.3 Показатели эффективности безопасности дорожного движения**

Организация должна идентифицировать для использования показатели эффективности БДД из приведенного ниже перечня факторов подверженности рискам, факторов итоговых и промежуточных результатов в области безопасности в зависимости от контекста (см. раздел 4) организации и от рисков и возможностей, идентифицированных ею.

- a) Факторы подверженности рискам:

- общий пробег и объем перевозок, включая тип транспортного средства и участников дорожного движения, как зависящего, так и не зависящего от организации;
- объем продукции и/или услуг, предоставленных организацией.

b) Факторы итоговых результатов в области безопасности, т.е. число погибших и получивших тяжкие телесные повреждения.

с) Факторы промежуточных результатов в области безопасности: эти факторы результатов в области безопасности относятся к планированию мероприятий, направленных на повышение безопасности, к проектированию и использованию дорожной сети, а также к относящимся к предмету продукции и услугам, условиям приемки и выпуска этой продукции, услуг и пользователей, также как восстановления здоровья и реабилитации пострадавших в ДТП с тяжелыми последствиями:

- проектирование дорог и безопасная скорость, в частности с учетом разделения (приближающийся транспорт и уязвимые участники дорожного движения), обочин и проектирование перекрестков;
- использование надлежащих дорог в зависимости от типа транспортного средства, участников дорожного движения, типа груза и оборудования;
- 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;
- состояние водителя, особенно принимая во внимание усталость, отвлечение внимания, алкоголь и наркотические вещества;
- планирование безопасности поездки, включая рассмотрение необходимости поездки, протяженность и вид транспорта, выбор маршрута, транспортного средства и водителя;
- безопасность транспортных средств, особенно принимая во внимание защиту пассажиров, защиту иных участников дорожного движения (включая уязвимые категории участников дорожного движения, 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;
- соответствующая доверенность на право управления/вождения транспортным средством соответствующей категории;
- устранение неисправных транспортных средств, а также отстранение непригодных к управлению водителей от движения по дороге;
- послеаварийное реагирование и первая помощь, подготовленность к скорой помощи после ДТП, а также к послеаварийному восстановлению здоровья и реабилитации пострадавших в ДТП.

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

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

Пример - Ремни безопасности являются как элементом, так и критерием по отношению к фактору эффективности «использования персональных защитных устройств». Для показателя эффективности БДД «безопасность транспортного средства», рейтинг безопасности потребителя представляет собой элемент, а величина рейтинга - критерий.

Примечание – Руководство по использованию факторов эффективности БДД различными типами организаций приведены в А.11.

#### **6.4 Цели БДД и планирование для 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 и задач БДД.

При установлении и анализе целей и задач БДД организация должна учитывать свои риски и возможности, упомянутые в 6.2, факторы эффективности БДД, упомянутые в 6.3, элементы и критерии, упомянутые в 6.3, а также принять во внимание эффективность менеджмента. Организация должна также принимать во внимание свои технические альтернативы, свои финансовые, производственные требования и бизнес-требования, а также точки зрения заинтересованных сторон.

При планировании способов достижения целей 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 пересмотрен.

Примечание 1 - В пункте А.6.3 приведен пример иерархической структуры целей БДД.

Примечание 2 - Тип измерения целей БДД и задач БДД может быть определен на основе факторов эффективности, элементов и критериев, упомянутых в 6.3, а также организационных результатов.

## **7 Поддержка**

### **7.1 Координация**

Организация должна координировать свои действия с соответствующими уровнями и функциями организации (включая в общем случае вовлеченность сотрудников) и заинтересованных сторон для получения потенциальной выгоды 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 установления, внедрения, обслуживания 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), выполняющего (выполняющих) работу под ее управлением, которая влияет на эффективность БДД;
- гарантировать, что компетентность этих лиц основана на соответствующем образовании, обучении или опыте;
- при необходимости, предпринимать меры по приобретению необходимой компетентности, и оценивать результативность предпринятых мер;
- сохранять соответствующую документированную информацию как доказательство компетентности.

Примечание - Применимые действия могут включать, например, предоставление обучения, наставничество, или перевод по службе лиц, работающих в данный момент; либо наём на работу компетентных лиц или заключение договоров с компетентными лицами.

#### 7.4 Осведомлённость

Организация должна гарантировать, что лица, выполняющие работу под управлением организации, и которые в процессе своей деятельности находятся под влиянием или оказывают влияние на БДД, осведомлены о следующем:

- политика в области БДД;
- их вклад в результативность системы менеджмента БДД, включая выгоды от улучшенного качества работы;
- последствия несоответствия требованиям системы менеджмента БДД;
- информация и приобретенный опыт в отношении серьезных дорожно-транспортных происшествий, которым подверглась организация.

#### 7.5 Передача информации

Организация должна определить внутренние и внешние контакты, относящиеся к системе менеджмента БДД, включая следующее:

- a) на чём передавать информацию;
- b) когда передавать информацию;
- c) с кем передавать информацию.

Организация должна создать, обеспечить выполнение, поддерживать процесс передачи информации с учетом различных уровней и функций организации и заинтересованных сторон.

Организация должна поддерживать постоянное улучшение эффективности БДД путем 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 этим международным стандартом;
- документированную информацию, которая, как было определено самой организацией, необходима для результативности системы менеджмента БДД.

ПРИМЕЧАНИЕ Объем документированной информации для системы менеджмента БДД может отличаться для разных организаций вследствие следующего:

- размер организации и тип её деятельности, процессов, продуктов и услуг;
- сложность процессов и их взаимодействий;
- компетентность людей.

##### 7.6.2 Создание и обновление

При создании и обновлении документированной информации, организация должна обеспечить следующее:

- соответствующую идентификацию и описание (например, название, дата, автор или номер для ссылки);
- соответствующий формат (т.е., язык, версия программного обеспечения, графика) и носитель (например, бумага, электронные носитель);
- соответствующий анализ и одобрение пригодности и адекватности.

### 7.6.3 Мониторинг документированной информации

Документированная информация, требуемая системой менеджмента БДД и этим международным стандартом, должна управляться, чтобы обеспечить следующее:

- она доступна и подходит для использования там, где и когда это необходимо;
- она надлежащим образом защищена (например, от потери конфиденциальности, неправильного использования или потери целостности).

Для управления документированной информацией организация должна обратиться к следующим видам деятельности, смотря по тому, какие из них применимы:

- распределение, доступ, поиск и использование;
- хранение и сохранение, включая сохранение читаемости;
- мониторинг изменений (например, мониторинг версий);
- сохранение и расположение.

Документированная информация внешнего происхождения, которая, как было определено организацией, необходима для планирования и работы системы менеджмента БДД, должна быть идентифицирована надлежащим образом, и должна управляться.

ПРИМЕЧАНИЕ — Доступ может означать решение, касающееся разрешения только просматривать документированную информацию, или разрешение и полномочия просматривать и изменять документированную информацию.

## 8 Выполнение работ

### 8.1 Планирование работ и управление

Организация должна определять, планировать, внедрять и управлять процессами с целью выполнения требований и осуществления действий, описанных в 6.2, для соблюдения факторов эффективности, описанных в 6.3, а также целей БДД и задач БДД, описанных в 6.4 посредством нижеследующего:

- установления критериев для процессов;
- осуществления управления процессами в соответствии с критериями;
- сохранение документированной информации в объеме, необходимом для того, чтобы быть уверенным в том, что процессы были выполнены, как запланировано.

Организация должна управлять запланированными изменениями и анализировать последствия непреднамеренных изменений, принимая меры по смягчению любых негативных эффектов при необходимости.

Организация должна обеспечить управление сторонними процессами.

### 8.2 Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них

Организация должна реагировать на происшедшие смертные случаи и тяжкие телесные повреждения в результате ДТП с тяжелыми последствиями и любых других дорожно-транспортных происшествий, 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 к происшедшим смертным случаям и получению тяжких телесных повреждений в результате ДТП с тяжелыми последствиями или иных дорожно-транспортных происшествий, 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 деятельности

### 9.1 Мониторинг, измерение, анализ и оценка

По отношению к системе менеджмента БДД организация должна определить следующее:

- для каких потребностей нужны мониторинг и измерения;

- методы мониторинга, измерения, анализа и оценки, необходимые для того, чтобы обеспечить достоверные результаты;
- когда должны выполняться мониторинг и измерение;
- когда результаты мониторинга и измерения должны анализироваться и оцениваться.

Организация должна сохранять соответствующую документированную информацию как доказательство результатов.

Организация должна оценивать эффективность и результативность системы менеджмента БДД.

Организация должна создать, внедрить и поддерживать процесс периодической оценки соответствия применимым нормативно-правовым требованиям БДД и другим требованиям БДД, которых придерживается организация.

## **9.2 Расследование дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями и других дорожно-транспортных происшествий**

Организация должна создать, внедрить и поддерживать процедуру (процедуры) записи, расследования и анализа тех ДТП с тяжелыми последствиями и других ДТП, в которые она была вовлечена, и которые привели или могли привести к гибели или к тяжким телесным повреждениям участников дорожного движения, 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 возможности предупреждающего действия в области БДД должны быть приведены в соответствие с соответствующими пунктами раздела 10.

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

## **9.3 Внутренний аудит**

Организация должна проводить внутренние аудиты через запланированные интервалы времени, чтобы предоставить информацию о следующем:

- a) соответствует ли система менеджмента БДД:
  - собственным требованиям организации к её системе менеджмента БДД;
  - требованиям этого международного стандарта;
- b) эффективно ли внедряется и поддерживается система менеджмента БДД.

Организация должна:

- планировать, устанавливать, внедрять и поддерживать программу (программы) аудита, включая частоту, методы, обязанности, требования к планированию и составление отчётов. Эта программа (программы) должна учитывать важность затронутых процессов и результаты предыдущих аудитов;
- определить критерии аудита и область действия для каждого аудита;
- выбрать аудиторов и проводить аудиты для того, чтобы обеспечить объективность и беспристрастность процесса аудита;
- гарантировать, что результаты аудитов доложены соответствующим членам руководства;
- сохранять документированную информацию как доказательство внедрения программы аудита и результаты аудитов.



#### 9.4 Анализ со стороны руководства

Высшее руководство должно анализировать систему менеджмента БДД организации через запланированные интервалы времени для того, чтобы обеспечить её неизменную пригодность, адекватность, результативность в достижении установленных целей 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 результаты деятельности БДД в краткосрочный и долгосрочный периоды времени.

Анализ со стороны руководства должен быть выполнен с учётом нижеследующего:

- a) статус мер, вытекающих из предыдущих анализов со стороны руководства;
- b) изменения во внешних и внутренних аспектах, которые относятся к системе менеджмента БДД;
- c) информация о результативности системы менеджмента БДД, включая тенденции в следующем:
  - несоответствия и корректирующие действия;
  - мониторинг, измерения и оценка результатов, включая объем соблюдения целей и задач БДД;
  - результаты аудитов и оценки соответствия законодательным и иным требованиям, под которые подпадает организация;
- d) возможности постоянного улучшения, включая рассмотрение новых технологий;
- e) соответствующую передачу и получение информации, включая претензии от заинтересованных сторон;
- f) расследование ДТП с тяжелыми последствиями и других ДТП.

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

Организация должна сохранять документированную информацию как доказательство результатов анализа со стороны руководства.

### 10 Улучшения

#### 10.1 Несоответствие и корректирующее действие

Когда возникает несоответствие требованиям системы менеджмента БДД, организация должна:

- a) отреагировать на несоответствие и, по обстоятельствам:
  - принять меры по управлению несоответствием и исправлению несоответствия;
  - работать с последствиями;
- b) оценить потребность в мерах по устранению причин несоответствия для того, чтобы оно не возникло повторно или в другом месте посредством:
  - рассмотрения и анализа несоответствия;
  - определения причин несоответствия;
  - определения того, существуют ли подобные несоответствия, или могут ли таковые возникнуть;
- c) осуществить любое требуемое действие;
- d) проанализировать результативность любого предпринятого корректирующего действия;
- e) внести при необходимости изменения в систему менеджмента БДД.

Корректирующие действия должны быть соразмерны эффектам несоответствий, к которым они относятся.

Организация должна сохранять документированную информацию как доказательство следующего:

- характер несоответствий и любых последующих предпринятых мер;

- результаты любого корректирующего действия.

#### **10.2 Непрерывное улучшение**

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

Примечание - Этого можно достичь при использовании политики в области БДД, целей БДД и задач БДД, результатов аудита, анализа контролируемых событий, корректирующих и предупреждающих действий и анализа со стороны руководства.

Для справки

**Приложение А**  
**(справочное)**

**Руководство по применению настоящего международного стандарта**

**А.1 Общие положения**

Настоящее приложение является строго обязательным и предназначено для четкой интерпретации требований, содержащихся в разделах 4-10 данного международного стандарта. Данная информация не предназначена для того, чтобы быть дополнительной к требованиям, содержащихся в разделах 4-10, быть извлеченной из них или модифицировать эти требования.

Обычная практика менеджмента БДД требует систематического подхода, включая соответствующую полноту осуществления основных функций менеджмента и процессов, необходимых для осуществления действий по достижению желаемых результатов БДД<sup>[11], [12]</sup>.

Успешное внедрение системы менеджмента БДД зависит от вовлеченности всех сотрудников, работающих в организации или действующих от имени их руководителей, начиная со стратегического управления до оперативного персонала. Такая вовлеченность начинается с высших уровней менеджмента. Внедрение системы менеджмента БДД, определенной в настоящем международном стандарте, направлено на достижение результатов в улучшении эффективности БДД и содействует подходу к «Безопасной системе», как описывается в приложении В. Система менеджмента БДД основана на принципе «планирование-исполнение-проверка-принятие мер», который 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.

**а) Шаг 1: Планирование**

Необходимо:

- Выявить влияние, которое организация может оказывать на БДД, определить, как распределяется это влияние на заинтересованные стороны и установить организационную область применения системы менеджмента БДД, ссылаясь на выявленные потребности на протяжении всего процесса планирования (см. раздел 4).
- Установить обязательства лидерства, в числе прочих действий, установлением долгосрочного прогноза для 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 системы менеджмента БДД для выполнения этих задач. Установить, документально оформить и поделиться политикой БДД, назначить организационные роли, обязанности и полномочия (см. раздел 5).
- 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 важные 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 эффективности менеджмента БДД, и разработать рабочие планы (см. раздел 6).

**б) Шаг 2: Исполнение**

Следует:

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

**в) Шаг 3: Проверка**

Необходимо:

- Контролировать и оценивать эффективность 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: Принятие мер

Следует:

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

**A.2 Нормативные ссылки**

Рекомендации не предусмотрены.

**A.3 Термины и определения**

Рекомендации не предусмотрены.

**A.4 Контекст 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, прямые проверки и измерения, а также результаты предшествующих аудитов или других оценок и анализов.

**A.4.1 Понимание организации и её контекста**

Контекст 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, травматологическая служба и реабилитация. На каждую из этих составляющих оказывают воздействие и/или влияют многие организации, что в итоге отражается на БДД. Влияние организации на БДД зависит от характера деятельности организации, ее продукции и оказываемых ею услуг, от места ее расположения и условий, при которых она функционирует, а также 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 имеет отношение ко всем организациям, хотя их значимость варьирует от организации к организации.

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

b) Перевозка грузов и пассажиров 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 продукции, скорая медицинская помощь, уход за пострадавшими, реабилитация, правоохранительная и законодательная деятельность.

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 смертности и получения тяжких телесных повреждений. Таким образом, важно выявить транспортные потребности и уровень риска, которому подвержены пользователи как моторизованных, так и немоторизованных транспортных средств. Специфические внешние факторы могут быть признаны в результате произошедших ДТП или жалоб от третьих сторон. Внутренние факторы могут быть признаны в результате потенциально-опасных происшествий без последствий или отклонений от документально установленного порядка.

#### **А.4.2 Понимание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон**

Большинство видов деятельности и функций (процессов) в организации могут управляться самой организацией. Однако, уменьшение числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения зависит от совокупности и взаимосвязи видов деятельности нескольких организаций и участников дорожного движения. Таким образом, организация должна определить место заинтересованных сторон в своей сфере влияния для того, чтобы обмениваться информацией, консультироваться и координировать свои действия с теми, кто в наибольшей степени имеет отношение к уменьшению числа погибших и получивших тяжкие телесные повреждения.

#### **А.4.3 Определение области действия системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)**

Организация может выбрать для применения настоящий международный стандарт в отношении организации в целом или в отношении определенного подразделения организации. Организация должна определить и документально оформить 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 Лидерство**

#### **А.5.1 Лидерство и обязательства**

Высокий уровень готовности, демонстрируемый высшим руководством, является критически важным для достижения успеха в менеджменте БДД. Это объясняется тем, что сравнительно легко 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, а не направлением усилий на исключение случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений.

Лидерство высшего руководства может быть продемонстрировано, например: посредством мотивации и наделением сотрудников полномочиями для внесения 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 контекст организации в области БДД, общую вовлеченность организации в действия по исключению случаев гибели и получения тяжких телесных повреждений. Политика в области БДД устанавливает рамки для формирования целей БДД и задач БДД, управляет внедрением и совершенствованием системы менеджмента БДД организации так, чтобы она могла постоянно улучшать эффективность БДД. В обычной практике эта политика отражает готовность высшего руководства в исключение случаев гибели и тяжких телесных повреждений, соблюдение законодательных и иных требований, а также в постоянном улучшении. Политика в области БДД также достаточно ясна для понимания внутренними и сторонними 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 общими политиками организации в области бизнеса, а также с ее политиками в иных принципах менеджмента (таких как менеджмент качества, менеджмент охраны труда и здоровья или экологический менеджмент) в дополнение к соблюдению законодательных требований и промышленных стандартов. В обычной практике политика передается таким образом, чтобы продемонстрировать готовность высшего руководства и организации в БДД, увеличить осознание обязательств, указанных в заявлениях о политике,

объяснить, для чего была создана и поддерживается система менеджмента БДД, стимулировать отдельных лиц и облегчить понимание их ответственности и обязанностей в БДД.

### **А.5.3 Организационные роли, обязанности и полномочия**

Успешное внедрение системы менеджмента БДД влечет за собой построение компетентной и ответственной способности в осуществлении основных функций и процессов менеджмента, необходимых для достижения результатов БДД. От высшего руководства требуется назначить одного или нескольких специальных представителей руководящего звена с определенной ответственностью и полномочиями для внедрения системы менеджмента БДД. Важно, чтобы ключевые роли и обязанности системы менеджмента БДД были 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 Меры по урегулированию рисков и возможностей**

Эффективные действия по выявлению 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 участников дорожного движения, смешение участников дорожного движения, управляющих моторизованным и немоторизованным транспортом, 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 Показатели эффективности 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, выявленные в настоящем международном стандарте, являются общими и применяемые в большинстве организаций и ситуациях, ориентированы на известные проблемы и решения БДД и имеют доказательную базу. Организация рассматривает все из нижеперечисленных факторов эффективности и назначает среди них приоритеты, основываясь на контексте организации.

а) Факторы подверженности рискам: от организации требуется понимание той степени, в которой 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 участников дорожного движения или от других факторов, относящихся к этим участникам, таких, например, личная карточка водителя. Риски в области безопасности могут увеличиваться или снижаться в зависимости от типа транспортного средства или от используемого способа транспортировки. Понимание степени подверженности рискам в области безопасности обеспечивает организацию документированной информацией о том, какие из факторов эффективности должны иметь приоритет.

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

с) Факторы промежуточных результатов в области безопасности: система дорожного движения является открытой и комплексной системой со многими действующими субъектами и распределенными ответственностями. ДТП с последствиями в форме гибели людей и тяжелых телесных повреждений происходят редко, а расстояние и время между корректирующим действием и потенциальным улучшением могут быть большими. В то время как факторы подверженности рискам и факторы итоговых результатов в области безопасности должны подвергаться постоянному мониторингу, факторы промежуточных результатов в области безопасности (которые случайным образом связаны с факторами итоговых результатов в области безопасности) требуют повышенного внимания. Факторы промежуточных результатов в области безопасности являются мерой вмешательства, которые признаны как улучшающий итоговый результат деятельности БДД, такие как снижение скоростей дорожного движения или повышение уровня безопасности автопарка (например, программа Оценки Новых Автомобилей). Систематические улучшения могут быть достигнуты посредством концентрации внимания на промежуточных факторах, а также измерения и отслеживания промежуточных факторов, которые в наибольшей степени улучшают эффективность БДД.

Организация должна выявлять для использования факторы промежуточных результатов в области безопасности из нижеприведенного перечня в зависимости от своего контекста:

1) Конструкция дорожного покрытия и безопасная скорость, в особенности с учетом разделения (встречное движение и уязвимые участники дорожного движения), обочины и перекрестки.

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 сильно загруженных высокоскоростных дорогах для предотвращения лобовых столкновений и обустройство дороги дорожными ограждениями для предотвращения ДТП при съезде с дороги; обеспечение безопасной скорости на перекрестках для предотвращения боковых столкновений, а также обеспечение безопасных скоростей на дорогах и улицах смешанного использования, где может быть трудно отделить транспортные средства от уязвимых участников дорожного движения. 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, участнику дорожного движения, 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, уделяя особое внимание ремням безопасности, детским удерживающим системам, защитным шлемам для велосипедистов и мотоциклистов, средствам 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, чтобы дополнить уровень безопасности, присущий системе дорожного движения. Безопасное пользование дорогой зависит не только от участника/водителя, соблюдения основных правил дорожного движения с участием полицейских, но также и от укрепления менеджмента и оборудования помощи водителю (например, напоминание ремня безопасности).

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

Небезопасная скорость вождения является основной проблемой безопасности дорожного движения. В дополнение к техническим и комбинированным мерам пропаганды и принуждения со

стороны полиции целый ряд технологий может быть применен для того, чтобы водитель соблюдал установленный предел скорости, такие как камеры видеофиксации, а также средства помощи водителю в виде ограничителей скорости и бортовая система мониторинга. 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 происходит в результате управления транспортным средством в неадекватном состоянии, особенно по причине утомления, отвлеченного внимания, под действием алкоголя и наркотических веществ. Во многих странах законодательные и иные требования предусматривают основу для содействия в управлении этими проблемами. Все больше используются системы вспомогательного оборудования, такие как алкогольные блокираторы, которые предотвращают выезд при превышении содержания алкоголя в организме. Мониторинг и регистрация использования коммерческих транспортных средств и рабочих часов водителя также являются полезным инструментом менеджмента.

6) Планирование безопасной поездки, включая рассмотрение необходимости поездки, протяженность и вид транспорта, выбор маршрута, транспортного средства и водителя.

Планирование поездки может иметь критическое воздействие на БДД. Важным является рассмотрение того, является ли поездка необходимой (телекоммуникация например, может быть равноценной заменой), какой способ 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. Может быть полезным использование потребительских программ (таких как программа дорожной оценки, которая систематически оценивает безопасность различных дорог), а также лиц, планирующих поездку.

7) Безопасность транспортных средств особенно с учетом защиты водителя и пассажиров, защита других участников дорожного движения (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.

Улучшения в проектировании безопасности транспортных средств и безопасного оборудования, включая разработку и применение новых технологий безопасности (например, электронная система контроля устойчивости), 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. Безопасность различных типов и моделей транспортных средств существенно отличается 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 являются безопасными вне законодательства. 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 входу в дорожную сеть и выходу из нее. Строгое соблюдение этих стандартов может поддерживаться посредством требований 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 физическая пригодность, компетентность и стандарты лицензирования.

9) Устранение неисправных транспортных средств, а также отстранение непригодных к управлению водителей от движения по дороге.



Законодательная система санкций обычно определяет условия дисквалификации водителя в случае серьезного нарушения основных 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) Послеаварийное реагирование и первая помощь, подготовленность к скорой помощи после ДТП, а также к послеаварийному восстановлению здоровья и реабилитации пострадавших в ДТП

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 для их достижения**

При любом контексте организации сосредоточенность на целях БДД и задачах БДД приводят в движение систему менеджмента, интегрируют систему и придают ей суть. Улучшение результатов деятельности БДД является постоянным процессом, а измерение и ответственность за цели БДД и задачи 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 эффективность менеджмента БДД, необходимую для их достижения. Модель общей 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 результаты). Эти конечные результаты будут достигнуты посредством вмешательств, основанных на факторах промежуточных результатов в области безопасности, которые имеют свои собственные задачи БДД (например, уровень использования ремней безопасности). Осуществление этих вмешательств (выходные результаты, такие как алкогольная блокировка включения зажигания) 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 сложных вопросов может потребоваться больше формальных планов. В обычной практике организация оценивает ресурсы (финансовые, кадровые, инфраструктуру), необходимые для разработки программ и как они распределены, необходимые 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 указанный срок. Анализ и оптимизация программы (программ) должны проводиться регулярно. Это может быть частью анализа менеджмента или проводиться чаще.

#### **А.7 Поддержка**

Для эффективного внедрения и поддержки успешной системы менеджмента БДД требуется набор функций 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 контекста организации и, в частности, потребностей и ожиданий заинтересованных сторон является ключевым стартовым моментом в установлении того, какие виды деятельности нуждаются в координации для совершенствования результатов деятельности БДД.

##### **А.7.2 Ресурсы**

В общей практике организация добивается того, чтобы были обеспечены необходимые устойчивые ресурсы и организационная инфраструктура для создания, внедрения и поддержания системы менеджмента БДД. Примерами организационной инфраструктуры являются здания, транспортные средства и линии коммуникации. Процедуры, такие как анализ «затраты-

результаты» могут быть использованы, чтобы управлять распределением ресурсов в рамках программ безопасности.

#### **А.7.3 Компетентность**

Информированность, знания, понимание и компетенция могут быть получены или усовершенствованы посредством тренинга, обучения, рабочего опыта, демонстрационных проектов или наймом квалифицированного персонала. Важно уполномочить какое-либо лицо или установить процесс, которые ведут регулярный учет новых технологий безопасности, технических приемов, подходов, которые могут улучшить результаты деятельности 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 Осведомлённость**

Рекомендации приведены в А.7.3.

#### **А.7.5 Передача информации**

Процесс передачи информации о требованиях системы менеджмента БДД необходим для ее эффективного внедрения. Внутри организации этого можно достичь регулярными собраниями рабочих групп, информационными рассылками или сайтами интрасети. 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 информацией с внешней средой включает диалог с заинтересованными сторонами и рассмотрение их актуальных проблем в области БДД. Цель таких контактов в том, чтобы способствовать открытому обмену информацией и перспективами развития таким образом, чтобы организация и заинтересованные стороны могли разделить при необходимости обязанности по совершенствованию БДД.

Достижение желаемых результатов БДД - это совместная ответственность, а обмен профессиональным опытом обычно связан с защитой и содействием как внутри организации, так и извне уменьшению смертности и нанесению тяжелых телесных повреждений, с целями БДД и задачами БДД и планами по их достижению. Организация может рассмотреть, каким образом она будет продвигать систему менеджмента БДД, которую она развернула, и как постоянно усиливать вовлеченность высшего руководства в систему.

#### **А.7.6 Документированная информация**

Рекомендации не предусмотрены.

### **А.8 Выполнение работ**

#### **А.8.1 Планирование работ и управление**

Рекомендации не предусмотрены.

#### **А.8.2 Готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них**

Рекомендации не предусмотрены.

### **А.9 Оценка деятельности**

#### **А.9.1 Мониторинг, измерение, анализ и оценка**

Как только факторы эффективности 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 происшествий**

Расследование дорожно-транспортных происшествий является серьезным средством предотвращения повторения происшествий и выявления возможностей для улучшения. Расследование может также быть использовано для повышения общей осведомленности о БДД в организации. Четкая политика и критерии идентификации дорожно-транспортных происшествий, которые классифицируются как значительные/серьезные, и то, как они расследуются, гарантируют надежное расследование. Для обеспечения уверенности в том, что высшее руководство всегда информируется о серьезных происшествиях, рекомендуется процедура решения проблем.

### **А.9.3 Внутренний аудит**

Обычная практика включает периодические аудиты, проводимые не реже одного раза 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 международному стандарту.

### **А.9.4 Анализ со стороны руководства**

Анализ со стороны руководства предназначен для того, чтобы охватить все элементы системы менеджмента БДД и ее связи, и таким образом определить границы, в пределах которых система и ее внедрение сохраняют свою действенность в совершенствовании БДД. При проведении данного анализа для высшего руководства важно получить четкую картину происходящего путем посещения объектов и обсуждения результатов с персоналом, работающим непосредственно с клиентами и заинтересованными сторонами.

Анализ необходим для того, чтобы перейти к действиям, которые улучшают эффективность БДД в организации, и в обычной практике проводится не реже одного раза 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 постоянной основе, от организации требуется иметь процедуры для идентификации реальных и потенциальных несоответствий и принятия корректирующих и предупреждающих мер, которые предотвращали бы возникновение проблем. Примеры ситуаций, которые могут привести к несоответствию в отношении эффективности системы менеджмента БДД: неспособность со стороны высшего руководства продемонстрировать готовность, невозможность установить цели БДД, неспособность установить ответственность, неспособность поддерживать и продвигать систему, неспособность обеспечить достаточными ресурсами, неспособность периодической оценки соответствия требованиям системы, неспособность вести регистрацию данных о дорожных происшествиях или своевременно проводить корректирующие действия, неспособность поддерживать в адекватном состоянии документацию. Что касается эффективности БДД, примеры следующие: неспособность провести запланированные действия, неспособность достигать цели БДД и задачи БДД или высокий уровень оставленных без внимания ДТП с тяжелыми последствиями или других ДТП.

В идеальном случае лица, непосредственно участвующие в работах, призваны выявлять несоответствия и сообщать о потенциальных или реальных проблемах.

### **А.11 Различные контексты организаций и факторы эффективности**

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

Таблица А.1 иллюстрирует различные контексты БДД для организаций различного типа, а также результаты БДД, которые могут иметь очень высокую значимость. Идентификация контекста и факторов эффективности БДД является ключевым элементом настоящего международного стандарта. Приводимые примеры носят стимулирующий характер.

Таблица А.1- Контекст БДД и факторы эффективности различных типов организаций

<p>Перевозка пассажиров и грузов - Небольшие таксомоторные компании</p>	<p>Основная деятельность по перевозке пассажиров имеет непосредственное воздействие на безопасность сотрудников, клиентов и иных участников дорожного движения. 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).</p> <p>Ключевые факторы эффективности БДД для таксомоторной компании могут включать ухудшение состояния водителя (например, усталость, алкоголь, наркотические вещества), скорость вождения, использование водителем и пассажирами ремней безопасности, выбор транспортного средства и его техническое обслуживание, планирование поездки. Ключевые средства контроля включают соответствие ограничениям и статус водительского удостоверения.</p>
<p>Перевозка пассажиров и грузов - Поставщик услуг автотранспортным перевозкам</p>	<p>Эксплуатация коммерческого автомобильного транспорта связана с несоразмерно большим количеством погибших на дорогах всего мира. Как таковые поставщики услуг по автотранспортным перевозкам 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.</p> <p>Ключевые факторы эффективности БДД включают подбор водителя и то, каким образом водителей удается мотивировать 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, спроектированных и оборудованных для сведения к минимуму риска ДТП с тяжелыми последствиями и риска гибели и нанесения тяжких телесных повреждений водителю, пассажирам и другим участникам дорожного движения, а также подвергающихся регулярной технической инспекции и обслуживанию для поддержания должного технического состояния. Загрузка должна быть организована должным образом с тем, чтобы исключить перегруз и обеспечить безопасное закрепление груза. Планирование безопасности поездки для выбора оптимального маршрута, скорости и продолжительности работы/вождения. Учет иных уязвимых участников дорожного движения и в случае ДТП готовность к чрезвычайным ситуациям.</p>
<p>Перевозка пассажиров и грузов. Многонациональные торговые и маркетинговые компании</p>	<p>Вождение транспортных средств для осуществления компанией своей деятельности представляет собой деятельность наивысшего риска для многих многонациональных компаний, которые используют региональный или всемирный автопарк. Торговые, сервисные и иные водители для осуществления деятельности компании могут затрачивать от 40% до 60% своего рабочего времени на вождение 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.</p> <p>Ключевые факторы эффективности БДД включают: понимание</p>

	<p>рисков безопасности своего автопарка, т.е. риска гибели или получения серьезных травм; надлежащий вход и выход транспортных средств и водителей из дорожной сети, политика в отношении скоростного режима, алкоголя, использования ремней безопасности/защитного шлема, утомления и отвлеченного внимания водителей, выбора/обслуживания транспортных средств; планирования поездки, менеджмент БДД для подрядчиков/дистрибьюторов, а также корпоративную социальную ответственность посредством вовлечения в пропаганду дорожной безопасности и поддержку общественных инициатив в области дорожной безопасности.</p>
<p>Потребность в транспорте - Школа</p>	<p>БДД не является основной деятельностью школы, однако много поездок как в школу, так и из нее осуществляются каждый день рядом уязвимых с точки зрения несовершеннолетнего возраста и защищенности участников дорожного движения. Травмы, 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 (участие которых может понадобиться в программах по повышению безопасности).</p> <p>Ключевые факторы эффективности 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, защитных шлемов и ремней безопасности), а также средств улучшения видимости (например, одежды со светоотражающими элементами, фонариков).</p>
<p>Потребность в транспорте - Супермаркет</p>	<p>Основная деятельность по транспортировке товаров, включая и опасные грузы (такие как топливо), доставка товаров заказчику на дом, а также доставка грузов на территорию супермаркетов имеют непосредственное влияние на безопасность дорожного движения. Крупный супермаркет должен учитывать те факторы безопасности, затрагивающие его сотрудников и заказчиков, находящихся в его сфере влияния. Заинтересованными сторонами являются планирующие органы, дорожная администрация и компании по доставке товаров.</p> <p>Основными соображениями в отношении больших супермаркетов является влияние, которое их площадки оказывают на безопасность окружающей территории, любые факторы, которые способствуют созданию безопасной обстановки для их клиентов как на территории, предусмотренной для парковки автомобилей (которая предусматривает совместное использование ее пешеходами, детьми, крупными и компактными транспортными средствами), так и на прямых выездах и съездах с дороги.</p> <p>Целый ряд факторов эффективности 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.</p>
<p>Проектирование и эксплуатация дорог - Дорожная администрация</p>	<p>Основная деятельность по созданию дорожной сети непосредственно влияет на безопасность всех участников дорожного движения. Заинтересованными сторонами для местной дорожной администрации являются поставщики услуг по проектированию и</p>

	<p>эксплуатационные службы (которые должны обеспечивать требуемый уровень безопасности), основные группы пользователей (от которых требуется принятие требований по безопасному использованию) и правоохранительные органы (задача которых приводить в исполнение стандарты пользователя/транспортных средств и компенсировать ограничения во внутренней безопасности дорожной сети).</p> <p>Основными факторами эффективности для дорожной администрации являются все те факторы в области безопасного 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 участников дорожного движения, а также соответствующие ограничения скорости наряду с адекватностью участников дорожного движения. Средства мониторинга могут быть интегрированы в расширенный анализ управления дорожной сетью и отчетность о соблюдении норм правопорядка.</p>
--	---

Для справки

**Приложение В****(справочное)****Международная деятельность, относящаяся к моделям менеджмента безопасности дорожного движения****В.1 Общие положения**

Настоящий международный стандарт является важным шагом 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 признания настоящего международного стандарта.

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

**В.2 Подход «Безопасной системы» к БДД**

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

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

- a) имеют долгосрочную цель исключения гибели и нанесения 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 участников дорожного движения 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 совместно 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) основываются на всеохватывающих 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 вызывает спрос и приносит выгоды для поставщиков продуктов и услуг для безопасного дорожного движения;
- g) отвечают идее «распределенной ответственности» за БДД между различными действующими участниками системы дорожного движения, так что существует общее видение у граждан, общества, частных и некоммерческих организаций в отношении максимальных амбиций безопасности и путей их достижения.

Данные подходы имеют отношение ко всем общественным и частным организациям, которые оказывают 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 определенные шаги в области БДД во главе с Всемирной Организацией Здравоохранения (WHO - ВОЗ) и Всемирного Банка, что нашло отражение в их документах «Всемирный отчет о предотвращении травм, полученных в дорожном движении»<sup>[9]</sup> 2004 г., и «Отчет о глобальном статусе дорожной безопасности»<sup>[10]</sup>, выпущенном ВОЗ в 2009 г. В марте 2010 г. Генеральная Ассамблея ООН объявила период с 2011 по 2020 годы 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., определяет пять опорных элементов (менеджмент безопасности дорожного движения, безопасные дороги и безопасная мобильность, более безопасные транспортные средства, более ответственные с точки зрения безопасности участники дорожного движения и послеаварийная готовность), и это служит потенциалом для настоящего международного стандарта сконцентрироваться на первом из них.

В 2008 году Организация экономического сотрудничества и развития (OECD - ОЭСР) и Форум по международным перевозкам опубликовали «Стремление к нулю: Высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения»<sup>[11]</sup>. В этом отчете отмечается важность системы менеджмента БДД и содержится ссылка на схематично описанную систему менеджмента, которая была разработана и впоследствии опубликована в 2009 году как «Глобальный фонд по безопасности дорожного движения Всемирного Банка» (WBGRSF). Публикация WBGRSF повлекла за собой комплексный анализ успешных юрисдикционных практик менеджмента БДД с целью разработки модели менеджмента БДД (см. рисунок В.1). Она является нейтральной по отношению к организационным структурам и различным культурам и представляет три взаимосвязанных элемента, а именно функции институтов менеджмента, вмешательства и результаты.



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

**Рисунок В.1 - Глобальный фонд по безопасности дорожного движения Всемирного Банка - Модель системы менеджмента дорожной безопасности**

Модель WBGRSF определяет следующие функции института менеджмента, которые должны быть выполнены как часть успешной системы менеджмента БДД:

а) ориентированность на результатах: подтверждение стремления организации в отношении эффективности БДД и отслеживаемости, которые управляют всеми видами деятельности и



вмешательствами;

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

с) законодательство: спецификация, и/или соответствие требованиям правовых инструментов или инструментов политики, которые обычно направлены на институциональную подотчетность, а также использование земли, дорожная сеть, участник дорожного движения, 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 модели 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 эффективности БДД;

f) мониторинг и оценка: систематическое и текущее измерение эффективности 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 текущее создание, кодификация, передача и применение знаний в области БДД.

Данные функции поддерживают осуществление вмешательств, которые обычно являются предметом концентрации для организаций, практикующих БДД. Точная природа вмешательств определяется, принимает форму и воплощается в жизнь для того, чтобы достичь желаемых результатов. Вмешательства рассматриваются в стандартах и правилах 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 обеспечения соответствия указанным стандартам и правилам с использованием обучения, принуждения и средств поощрения.

Итоговая составная часть модели системы менеджмента дорожной безопасности WBGRSF - это идентификация, документирование и измерение желаемых результатов, а также их выражение в качестве количественных целевых показателей БДД:

a) Конечные итоги включают долгосрочный прогноз будущей безопасной системы дорожного движения, наряду с краткосрочными и среднесрочными задачами БДД, выраженными в терминах желаемого снижения социальных издержек, гибели и получения серьезных травм.

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

с) Выходные данные являются данными организаций, стремящихся улучшить промежуточные и конечные итоги, например, километры/мили инженерно-технического улучшения безопасности, 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 модели оценки и набора применимых в конкретных случаях контрольных карт, разработанных и используемых Всемирным Банком (ОЭСР 2008, Всемирный банк 2009).

#### **В.4 Соответствие между настоящим международным стандартом и моделью системы менеджмента дорожной безопасности (WBGRSF)**

В то время как модель WBGRSF была разработана для оказания содействия странам в улучшении эффективности БДД, функции института менеджмента, изложенные в ней, вмешательства и достижение результатов применимы к организациям любого масштаба и

сложности, общественным и частным. Модель устанавливает общие элементы системы менеджмента БДД, и на основе этого предоставляет полезный ссылочный материал к рекомендациям по применению настоящего международного стандарта. Более конкретно трёхзвенная модель WBGRSF относится к требованиям, изложенным в разделах 4-10, а их взаимосвязь подытожена в таблице В.1.

**Таблица В.1- Соответствие между Моделью системы менеджмента дорожной безопасности (WBGRSF) и настоящим международным стандартом**

Глобальный фонд по безопасности дорожного движения Всемирного Банка	ISO 39001
Функции института менеджмента	Менеджмент в контексте ИСО в общем случае относится к любым видам деятельности, которые используются для координации, управления и контроля в организации
Ориентированность на результат	<p>Раздел 5 устанавливает требования к высшему руководству организации для демонстрации лидерства и готовности. Сюда входит 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 осуществление деятельности по достижению улучшений БДД.</p> <p>Раздел 6 описывает процесс планирования для анализа результатов, касающихся безопасности. Подразделы 9.3 и 10.2 описывают плановый анализ со стороны руководства и постоянные организационные улучшения для достижения желаемых результатов.</p>
Координация	<p>Подразделы 4.1, 4.2 и 4.3 стимулируют организацию проверять свой внутренний и внешний контекст для того, чтобы определить воздействия БДД и их сферу влияния. Организации осознают, что эффективность БДД зависит от активности внутри организации и/или в среде нескольких организаций и участников дорожного движения.</p> <p>Подраздел 5.2 возлагает ответственность на высшее руководство работать в партнерстве и сотрудничестве для разработки Безопасной Системы. Подраздел 7.1 устанавливает требования координации для содействия организации в достижении желаемых результатов БДД.</p>
Законодательство	<p>Законодательство в общем случае касается использования территории, дорожной сети, участников дорожного движения, транспортных средств и послеаварийной медицинской помощи, а также обеспечения соответствия ему.</p> <p>Подраздел 6.2 устанавливает исчерпывающий перечень факторов эффективности БДД, которые организация должна учитывать, причем ряд из этих факторов регулируются законодательством и требуют соответствующего подхода.</p>
Финансирование и распределение ресурсов	Подраздел 7.2 требует от всех уровней организационного менеджмента обеспечивать доступность ресурсов и рациональной модели их распределения для того, чтобы создать, внедрить, поддерживать и улучшать систему менеджмента БДД и связанные с ней виды деятельности.

Глобальный фонд по безопасности дорожного движения Всемирного Банка	ISO 39001
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 ISO в области систем менеджмента уделяют особое внимание мониторингу и измерению результатов, как части процесса PDCA (планирование-исполнение-проверка-принятие мер). Подраздел 9.1 требует от организации контролировать и оценивать ключевые характеристики ее действий, которые отражаются на результатах БДД.
Исследования и разработка, передача знаний	Подраздел 10.1 требует от организации реагировать на несоответствия настоящему международному стандарту, расследовать, анализировать и документировать происшествия, относящиеся к БДД, чтобы определить лежащие в основе недостатки и идентифицировать возможности для улучшенного предупреждающего действия.
Вмешательства	Подраздел 6.2 перечисление с) обеспечивает, 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 плане желаемых результатов, которые могут включать задачи БДД для промежуточных и конечных итогов и результаты деятельности организации по их достижению.

## Приложение С

(справочное)

## Соответствие между ISO 39001, ISO 9001 и ISO 14001

Таблица С.1 - Соответствие между ISO 39001, ISO 9001 и ISO 14001

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
-	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	Контекст организации (только заголовков)	-	-	-	-
4.1	Понимание организации и её контекста	-	-	-	-
4.2	Понимание потребностей и ожиданий заинтересованных сторон	-	-	-	-
4.3	Определение области действия системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД)	-	-	-	-
4.4	Система менеджмента БДД	4	Система менеджмента качества (только заголовков)	4	Требования к системе экологического менеджмента (только заголовков)
5	Лидерство (только заголовков)	5	Ответственность руководства (только заголовков)	-	-
5.1	Лидерство и обязательства	-	-	-	-
5.2	Политика	5.1	Лидерство и обязательства (только заголовков)	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, обязанности 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 полномочия 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	Меры по урегулированию рисков и возможностей	-	-	-	-
6.3	Показатели эффективности безопасности дорожного движения	5.4.1 5.4.2	Цели в области качества Планирование системы менеджмента качества	4.3.3	Цели, задачи и программа(ы)
6.4	Цели БДД и планирование для их достижения	-	-	-	-
7	Поддержка	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	Компетентность	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	Осведомленность	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	Передача информации	5.5.3 7.2.3	Внутренний обмен информацией Связь с потребителями	4.4.3	Обмен информацией
7.6	Документированная информация (только заголовков)	4.2	Требования к документации (только заголовков) Общие положения	-	-
7.6.1	Общие положения	4.2.1	Общие положения	4.4.4	Документация
7.6.2	Создание и обновление	4.2.2	Руководство по качеству	-	-
7.6.3	Мониторинг документированной информации	4.2.3 4.2.4	Управление документацией Управление записями	4.4.5 4.5.4	Управление документацией Управление операциями
8	Выполнение работ (только заголовков)	7	Процессы жизненного цикла продукции (только заголовков)	4.4	Внедрение и функционирование
8.1	Планирование работ 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 заголовков)	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 разработки	-	-
		7.4	Закупки (только заголовков)	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	-	-
		7.5	Производство и обслуживание (только заголовков)	4.4.6	Управление операциями
		7.5.1	Управление производством и обслуживанием	4.4.6	Управление операциями
		7.5.2	Валидация процессов производства и обслуживания	-	-
		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 нештатным ситуациям, авариям и ответные действия
9	Оценка деятельности (только заголовков)	8	Измерения, анализ и улучшение (только заголовков)	4.5	Контроль (только заголовков)
9.1	Мониторинг, измерение, анализ и оценка	8.1	Общие положения	4.5.1	Мониторинг и измерения
		8.2	Мониторинг и измерение (только заголовков)	4.5.2	Оценка соответствия
		8.2.1	Удовлетворенность потребителя		
		8.2.3			

		8.2.4	Мониторинг и измерение процессов Мониторинг и измерение продукции		
9.2	Расследование дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями и других дорожно-транспортных происшествий	-	-	-	-
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 заголовков) Общие положения Входные данные для анализа Выходные данные анализа	4.6	Анализ со стороны руководства
10	Улучшение (только заголовков)	8.5	Улучшение (только заголовков)		
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
10.1	Несоответствие и корректирующее действие	8.5.2 8.5.3	Корректирующие действия Предупреждающие действия	4.5.3 4.5.3	Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия Несоответствие, корректирующие и предупреждающие действия
10.2	Непрерывное улучшение	8.5.1	Постоянное улучшение	4.2 4.3.3 4.6	Экологическая политика Цели, задачи и программа(ы) Анализ со стороны руководства



## Библиография

- [1] ISO 9000:2005 Системы менеджмента качества - Основные положения и словарь
- [2] ISO 9001:2008 Системы менеджмента качества - Требования
- [3] ISO 14001:2004 Системы экологического менеджмента - Требования и руководство по применению
- [4] ISO 14004:2004 Системы экологического менеджмента - Общее руководство в части принципов, систем и технической поддержки
- [5] ISO 19011:2011 Руководство по аудитам систем менеджмента
- [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
- [7] ISO 31000:2009 Менеджмент рисков - Принципы и руководство
- [8] OHSAS 18001:2007 Гигиена труда и системы менеджмента безопасности - Требования
- [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
- [10] Глобальный доклад о статусе безопасности дорожного движения: время действия. Женева, Всемирная Организация Здравоохранения, 2009
- [11] «Стремление к нулю: Высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения», Париж, ОЭСР (Организация Экономического Сотрудничества и Развития) и Форум по международным перевозкам, 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 Vreen, «Организация Обустройства Дорожной Безопасности в Глобальном масштабе - отчет Всемирного Банка», Вашингтон, округ Колумбия, 2009