


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

 Семьдесят четвертая сессия  
 Женева, 21–24 марта 2017 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного  
движения о работе ее семьдесят четвертой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	5–11	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня) .....	12–26	5
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств.....	12	5
B. Водительские удостоверения.....	13–17	5
C. Автоматизированное вождение .....	18–25	6
D. Груз транспортных средств .....	26	7
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня) .....	27–29	7
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам .....	27–29	7
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня) .....	30–36	8
A. Безопасный системный подход .....	30	8
B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА).....	31	8
C. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя во время движения .....	32	8



D.	Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС).....	33–35	8
E.	Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения .....	36	9
VII.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня) .....	37–39	9
VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня) .....	40	10
IX.	Изменение названия WP.1 (пункт 8 повестки дня) .....	41	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня) .....	42–46	10
XI.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня) .....	47	11
XII.	Утверждение доклада о работе семьдесят четвертой сессии (пункт 11 повестки дня).....	48	11
Приложение			
	Глава 17 Многопрофильное исследование аварий (МПИА).....		12

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою семьдесят четвертую сессию в Женеве 21–24 марта 2017 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В ее работе также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК ООН: Бразилии, Индии, Объединенных Арабских Эмиратов и Японии.
3. Кроме того, на сессии были представлены Европейская комиссия, Международная организация труда, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), а также следующие неправительственные организации: Международный туристский альянс, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Глобальная программа оценки новых автомобилей (Глобальная программа НКАП), Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная организация по стандартизации (ИСО), ассоциация «Лазер-Европа», Комитет по национальным стратегиям и программам в области безопасности дорожного движения Всемирной дорожной ассоциации и Университет Бирмингема.

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

4. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/156). WP.1 приветствовала участие в этой сессии делегаций от Канады и Индии.

## **III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

5. Председатель WP.1 представил информацию о соответствующих итогах сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), состоявшейся в феврале 2017 года, содержащуюся в неофициальном документе № 11 КВТ (2017 год). WP.1 одобрила решения КВТ, в том числе о продлении мандата Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам до 31 декабря 2017 года и об изменении названия WP.1 на «Глобальный форум по безопасности дорожного движения».
6. WP.1 отметила решение КВТ оказать решительную поддержку усилиям по повышению безопасности дорожного движения, а также важность выделения финансовых средств для обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, WP.1 приняла к сведению информацию о разработке предложения по созданию Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения наряду с проведением консультаций по этому предложению, а также об обращенной к соответствующим рабочим группам, в частности к WP.1, Рабочей группе по статистике транспорта (WP.6) и Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), просьбе подчеркнуть важное значение отражения целевых показателей, касающихся присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их эффективного осуществления (неофициальный документ № 11 КВТ (2017 год), пункт 28). В частности, WP.1 привет-

ствовала решение КВТ одобрить полноправное членство Республики Корея в WP.1.

7. WP.1 одобрила видеообращение Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-на Жана Тодта, в котором он рассказал о своих усилиях и инициативах, направленных на стимулирование безопасности дорожного движения и присоединение к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Она отметила, что г-н Тодт также приветствует участие WP.1 в деятельности по повышению безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии. WP.1 приветствовала продление мандата Специального посланника еще на один год.

8. WP.1 приветствовала также выступление Председателя на сессии КВТ, в ходе которой был произведен ретроспективный обзор деятельности, состоялся фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения, была принята Декларация министров и было проведено совещание председателей.

9. Всемирная организация здравоохранения представила проект документа для обсуждения, озаглавленного «Разработка добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы по коррекции факторов риска для безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг» (неофициальный документ № 5). При поддержке Председателя секретариат представил анализ документа для обсуждения ВОЗ (неофициальный документ № 6) и внес альтернативные предложения по разработке добровольных глобальных целевых показателей эффективности работы. WP.1 одобрила усилия секретариата и ВОЗ, настоятельно призвав их к более тесному сотрудничеству. Рабочая группа отметила, что Председатель WP.1 и секретариат в своих ответных замечаниях и комментариях, предназначенных для ВОЗ, отметят важное значение включения целевых показателей, касающихся присоединения к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их эффективного осуществления. Рабочая группа также приняла к сведению, что страны могут передать свои замечания непосредственно ВОЗ.

10. WP.1 высоко оценила сообщение представителя города Гента (Бельгия) на тему «Управление дорожным движением как одна из услуг».

11. Делегация Швеции в письменном виде сообщила WP.1 о проводящейся в Швеции успешной работе по повышению безопасности дорожного движения на основе «нулевой концепции». С начала нынешнего тысячелетия показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий снизились вдвое. Кроме того, «нулевая концепция» вызывает интерес во всем мире. Вместе с тем любую успешную деятельность следует регулярно подвергать анализу, ибо непрерывная работа по повышению безопасности дорожного движения сопряжена как с вызовами, так и с возможностями. За последние годы темпы сокращения показателей смертности, по всей видимости, вышли на постоянный уровень. В этой связи необходимо в срочном порядке добиться активизации деятельности по обеспечению безопасности на транспорте, вновь продемонстрировав приверженность усилиям по реализации «нулевой концепции». В этой связи правительство Швеции подготовило документ, озаглавленный «Подтверждение обязательств по реализации "нулевой концепции"», для отражения текущего положения дел, а также целей и вызовов в области обеспечения безопасности на транспорте и указаний в данной связи направлений будущей деятельности. Документ «Подтверждение обязательств по реализации "нулевой концепции"» призван служить основой для выдвигания будущих инициатив в области обеспечения безопасности на транспорте<sup>1</sup>. 14 и 15 июня 2017 года в Стокгольме состоится международная конференция, посвященная «нулевой

<sup>1</sup> С более подробной информацией о «Подтверждении обязательств» можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете: [http://www.regeringen.se/4a800b/contentassets/835015718\\_fdb4e9f8f7590aeb1948\\_dca/trafiksakerhet\\_160927\\_webny.pdf](http://www.regeringen.se/4a800b/contentassets/835015718_fdb4e9f8f7590aeb1948_dca/trafiksakerhet_160927_webny.pdf).

концепции». Ее основная задача будет состоять в выяснении того, как реализовать «нулевую концепцию» в контексте целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций. Эта конференция, посвященная «нулевой концепции», нацелена на придание нового импульса в контексте стимулирования безопасности в секторе автомобильного транспорта на стратегическом уровне<sup>2</sup>.

#### **IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств**

12. В ходе своей предыдущей сессии WP.1 просила Италию, Францию и ассоциацию «Лазер-Европа» подготовить к нынешней сессии документ с полным сводным текстом соответствующих разделов Конвенции, в котором содержались бы уже принятые, а также еще не принятые предложения по поправкам. Поскольку этот документ все еще находится в процессе подготовки, WP.1 решила отложить обсуждение данного пункта повестки дня до следующей сессии.

##### **B. Водительские удостоверения**

13. Секретариат сообщил WP.1, что текст брошюры по международному водительскому удостоверению (МВУ), основанной на документе ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1, на английском языке уже готов и размещен на веб-сайте WP.1. Эта брошюра будет также издана на пяти других официальных языках Организации Объединенных Наций при финансовой поддержке со стороны Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

14. Правительство Объединенных Арабских Эмиратов и ФИА проинформировали WP.1 об экспериментальном проекте включения элементов защиты в МВУ, выдаваемые в Объединенных Арабских Эмиратах (неофициальный документ № 8). К WP.1 была обращена просьба оказать поддержку в реализации этого экспериментального проекта. ФИА просила другие Договаривающиеся стороны, заинтересованные в этом экспериментальном проекте, присоединиться к нему. Она также напомнила WP.1 о своем предложении по поправкам к приложениям 6 и 7 к Конвенции 1968 года и указала на целесообразность внесения изменений в международное водительское удостоверение по образцу спецификаций для паспортов ИКАО. Далее ФИА представила ключевые различия между своим предложением по поправкам и предложением Международной организации по стандартизации (ИСО), внесенным на прошлой сессии в контексте национальных водительских удостоверений для международного использования.

15. ИСО представила обновленные материалы на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2016/2/Rev.1. Этот документ, подготовленный Великим Герцогством Люксембург, Францией и ИСО, содержит предложения по поправкам, касающимся национальных и международных водительских удостоверений. В нем предлагается внести поправки в Конвенции 1949 и 1968 годов для включения положений о стандарте национального водительского удостоверения (НВУ) для внутренних и международных поездок с переводной брошюрой. В нем предлагается также включить в Конвенцию упрощенный стандарт для НВУ, предназначенного только для внутреннего пользования.

<sup>2</sup> Более подробную информацию об этой конференции см. по следующему адресу в Интернете: [www.trafikverket.se/en/visionzero/](http://www.trafikverket.se/en/visionzero/).

16. WP.1 выделила ряд крайне важных вопросов в обоих предложениях, в том числе о действительности МВУ в случае аннулирования НВУ, о требованиях в отношении НВУ и МВУ в Конвенциях 1949 и 1968 годов, о затратах на создание реестров и других начальных затратах, о применении стандартов ИСО, о техническом прогрессе и будущем использовании электронных (мобильных) вариантов водительских удостоверений.

17. WP.1 просила Люксембург, Российскую Федерацию, Францию, ИСО, ФИА и другие заинтересованные стороны совместно заняться этими и другими крайне важными вопросами и внести новое общее предложение на следующей сессии.

### **С. Автоматизированное вождение**

18. Председатель неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ) представил информацию о ходе работы группы (неофициальный документ № 2). Этот документ охватывает следующее:

- аспекты автоматизированного вождения в контексте соответствующих положений Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов;
- вопрос о том, может ли водитель заниматься другой деятельностью в тех случаях, когда транспортное средство управляется соответствующими системами; т.е. речь идет о толковании статьи 8 (в соответствии с просьбой WP.1, документ ECE/TRANS/WP.1/155, пункты 17–20);
- вопрос о совместимости «функции дистанционной парковки» с положениями Конвенции 1968 года; т.е. речь идет о том, может ли водитель осуществлять контроль над транспортным средством извне;
- аспекты дискуссии в рамках НГЭАВ по вопросу о функции автоматического вождения на автомагистралях (функции удержания на полосе движения и смены этой полосы).

19. После презентации состоялась дискуссия. По вопросу о том, может ли водитель заниматься другой деятельностью в тех случаях, когда транспортное средство управляется соответствующими бортовыми системами, участники дискуссии в рамках WP.1 достигли согласия по следующим принципам в контексте пункта 6 статьи 8:

*В тех случаях, когда транспортное средство управляется соответствующими бортовыми системами, не требующими от водителя выполнения задачи по управлению транспортным средством, водитель может заниматься другой деятельностью, не связанной с вождением, при условии, что:*

*принцип 1: эта деятельность не мешает водителю реагировать на поступающие от соответствующих бортовых систем требования о необходимости принятия управления транспортным средством и*

*принцип 2: эта деятельность согласуется с предписанным использованием соответствующих бортовых систем и с их указанными функциями.*

20. WP.1 отметила, что многие из соответствующих бортовых систем, о которых идет речь в неофициальном документе № 2, уже доступны на рынке.

21. Далее в соответствии с просьбами, поступившими от некоторых ее членов, WP.1 решила включить эти принципы в предложение по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года, которое будет представлено на следующей сессии WP.1.

22. Кроме того, WP.1 решила приступить к подготовке информационного документа рекомендательного характера, посвященного полностью автоматизированным транспортным средствам и/или транспортным средствам без водителей,

для Договаривающихся сторон Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов. В среднесрочной перспективе этот документ послужит основой для вспомогательного правового текста. WP.1 решила обсудить возможный круг ведения для разработки этого документа. Проект такого круга ведения будет обсуждаться на следующей сессии. Секретариату было поручено подготовить проект круга ведения для распространения в рамках WP.1 к сентябрьской сессии 2017 года.

23. WP.1 обсудила вопросы, связанные с функцией дистанционной парковки, при использовании которой водитель находится вне транспортного средства. После выступления сотрудника секретариата, изложившего мнение о том, что Конвенция о дорожном движении 1968 года, по-видимому, не предусматривает функцию дистанционной парковки (в ее многих положениях прямо или косвенно указано, что водитель должен находиться внутри транспортного средства), WP.1 просила НГЭАВ подготовить документ для обсуждения функции дистанционной парковки с целью его рассмотрения на следующей сессии WP.1.

24. Председатель WP.1 представил информацию (неофициальный документ № 3) о рабочем совещании на тему «Управление безопасностью автономных транспортных средств», организованном совместно Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД), WP.1 ЕЭК ООН и Центром автомобильных исследований (ЦАИ) и состоявшемся 20 октября 2016 года в Стенфорде (Калифорния). Была также представлена информация о техническом посещении объектов компании «Гугл Х» в Маунтин-Вью (Калифорния), прошедшем 21 октября 2016 года.

25. WP.1 приняла к сведению, что второе рабочее совещание на тему «Управление безопасностью автономных транспортных средств», будет организовано в Женеве в июле 2017 года.

#### **D. Груз транспортных средств**

26. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) сообщил WP.1, что по-прежнему так и не определена Договаривающаяся сторона Конвенции о дорожном движении 1968 года, которая должна совместно с МСАТ и ассоциацией «Лазер-Европа» предложить поправки, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2. WP.1 решила отложить обсуждение этого пункта повестки дня до следующей сессии.

#### **V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)**

##### **Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**

27. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам представил WP.1 обновленную информацию о ходе работы Группы. Группа завершила обзор знаков категорий А–F включительно. На следующей сессии она проведет обзор знаков категорий G–H, а также, если позволит время, не рассмотренных Конвенцией дорожных знаков, добавленных в Систему управления дорожными знаками Договаривающимися сторонами. Группа также занимается рассмотрением положений Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года и подготовкой предложений по внесению поправок в те положения этих двух документов, которые Группа определила как «внутренне непоследовательные». Кроме того, по просьбе КВТ на следующей сессии Группа экспертов рассмотрит доклад на тему «Знаки и сигналы для велосипедистов и пешеходов», подготовленный ОПТОСОЗ.

28. Секретариат сообщил WP.1 о ходе разработки платформы e-CoRSS (электронной платформы Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года), о ее предполагаемых возможностях и о сотрудничестве с благотворительным фондом «Лейт Изе Аль-Юсифи» («The Late Easa Al-Yousifi Charity Foundation»), который внес вклад натурой с целью запуска проекта e-CoRSS. Секретариат также предложил Договаривающимся сторонам, включая Индию, представить материалы для Системы управления дорожными знаками.

29. WP.1 одобрила прогресс, достигнутый Группой в работе по рассмотрению знаков и положений Конвенции и Европейского соглашения. Она также одобрило начало разработки платформы e-CoRSS.

## **VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Безопасный системный подход**

30. WP.1 продолжила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6, в котором содержатся предложения Швеции по поправкам для включения безопасного системного подхода в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1). WP.1 рассмотрела предложения по поправкам к заключительному фрагменту части I. Текст, предложенный в пункте 2.4.1.3 («Роль санкций и другие меры принудительного характера»), подлежит пересмотру Швецией в сотрудничестве с Испанией и Соединенными Штатами Америки.

### **B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)**

31. WP.1 завершила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3, представленного Финляндией и Швецией, и приняла его. WP.1 решила, что этот документ станет новой главой 17 в СР.1. Окончательный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3, принятый на текущей сессии, содержится в приложении к настоящему докладу. После завершения работы WP.1 по пункту 5 а) Финляндия и Швеция при содействии секретариата отформатируют текст этого документа в соответствии с форматом СР.1.

### **C. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя во время движения**

32. WP.1 приступила к обсуждению документа ECE/TRANS/WP.1/2017/2, представленного Италией, Российской Федерацией и Францией, в котором содержится предложение по поправкам к разделу 1.5 СР.1 («Использование мобильных телефонов»). WP.1 предложила его сторонникам, а также Швеции и Соединенному Королевству пересмотреть этот документ и представить его на следующей сессии. Представить свои материалы было предложено и другим заинтересованным сторонам.

### **D. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС)**

33. В качестве последующей деятельности в рамках круглого стола, состоявшегося в ходе семидесятой сессии (приложение I к документу ECE/TRANS/WP.1/149) и посвященного роли WP.1 ЕЭК ООН в области стимулирования реализации стратегий безопасности дорожного движения и международно-правовых документов во всем мире, Председатель WP.1 вновь отметил необходимость сотрудничества между WP.1, НАБДД и Институтом по изучению про-

блем дорожного движения (ИРТЕ) в целях дальнейшего использования исследовательского сообщества и научных кругов для анализа и изучения важнейших аспектов безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии. В этой связи ИРТЕ выступает в качестве центра передового опыта.

34. ИРТЕ представил информацию о конференции, посвященной механическим двухколесным транспортным средствам, которая состоялась 28–30 ноября 2016 года в Нью-Дели. Представитель Университета Бирмингема передал документ ECE/TRANS/WP.1/2017/3, в котором изложена позиция в отношении принципов использования механических двухколесных транспортных средств в странах Юго-Восточной Азии и других странах с низким и средним уровнем дохода.

35. WP.1 одобрила оба выступления, поздравив ИРТЕ и его спонсоров с успешной организацией конференции в Нью-Дели и высоко оценив ее ощутимые итоги, нашедшие отражение в представленном документе с изложением позиции. Затем WP.1 просила ИРТЕ и Университет Бирмингема изменить в консультации с секретариатом структуру и формат текста этого документа с изложением позиции в соответствии с форматом CP.1 и представить его на следующей сессии.

## **Е. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения**

36. Председатель представил неофициальный документ № 4, в котором содержится предложение по стратегиям и руководящим принципам, относящимся к уязвимым участникам дорожного движения, с особым упором на страны с низким и средним уровнем дохода, в частности Юго-Восточной Азии. Это предложение было разработано и принято на конференции по механическим двухколесным транспортным средствам, упомянутой в рамках пункта 5 d) повестки дня выше. WP.1 одобрила предложение ИРТЕ, поддержанное НАБДД и Председателем WP.1, об организации в конце 2017 года еще одного рабочего совещания для завершения оценки безопасности уязвимых участников дорожного движения в Юго-Восточной Азии в контексте достижения связанных с транспортом целей устойчивого развития (ЦУР) и просила Председателя WP.1 и ИРТЕ сообщить о прогрессе в этой области.

## **VII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня)**

37. Председатель и заместитель Председателя Группы экспертов представили заключительный доклад Группы (ECE/TRANS/WP.1/2017/4). Они рассказали об основных выводах Группы экспертов, касающихся, в частности, наличия данных о безопасности на железнодорожных переездах и оценки связанных с ДТП издержек, и сообщили об изменениях в следующих областях, являющихся ключевыми для обеспечения безопасности на железнодорожных переездах: инфраструктура, образование и профессиональная подготовка, законодательство, правоприменение, институциональные рамки, человеческий фактор и управление рисками. По каждой из этих областей были представлены рекомендации Группы для оказания содействия в повышении безопасности на железнодорожных переездах. Было рекомендовано также разработать и применять безопасный системный подход с учетом специфики железнодорожных переездов.

38. Кроме того, Председатель и заместитель Председателя Группы экспертов представили международный план действий, которые, по мнению Группы, необходимы для оказания содействия странам в осуществлении этих рекомендаций. В этой связи они подчеркнули рекомендацию Группы об учреждении международной рабочей группы для оказания содействия в осуществлении этого плана.

39. WP.1 одобрила доклад Группы экспертов и приняла его. Она отметила рекомендацию об учреждении специализированной рабочей группы по повышению безопасности на железнодорожных переездах. С этой целью она поручил секретариату изучить возможности учреждения такой группы в сотрудничестве с партнерами, например МСЖД, и сообщить о сделанных выводах на следующей сессии.

### **VIII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня)**

40. WP.1 просила неофициальную группу экспертов (от Австрии, Италии и Японии) подготовить к следующей сессии предложение о том, каким образом надлежит пересмотреть круг ведения и правила процедуры WP.1 (TRANS/WP.1/100/Add.1) с учетом вариантов участия в работе WP.1 (т.е. речь идет о полном или консультативном статусе). Председатель просил неофициальную группу экспертов учесть при подготовке этого предложения круг ведения других рабочих групп.

### **IX. Изменение названия WP.1 (пункт 8 повестки дня)**

41. WP.1 с удовлетворением отметила, что КВТ одобрил решение об изменении ее названия на «Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1)» (вместо «Рабочей группы по безопасности дорожного движения»).

### **X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

42. Директор Отдела устойчивого транспорта охарактеризовала основные итоги прошлой сессии КВТ, особо отметив, в частности, «Стратегический документ КВТ» (ECE/TRANS/2017/R.1) и подготовленный Исполнительным секретарем ЕЭК ООН проект предложения, касающегося Фонда ООН по безопасности дорожного движения (неофициальный документ № 9 КВТ). В связи с резюме стратегического документа КВТ членам WP.1 было настоятельно рекомендовано представить замечания в кратчайшие сроки, но в любом случае до следующей сессии, с тем чтобы эти замечания были включены в пересмотренный вариант документа.

43. Что касается проекта предложения Исполнительного секретаря ЕЭК ООН по Фонду ООН по безопасности дорожного движения, то Директор Отдела устойчивого транспорта просила WP.1 передать общие замечания, а также конкретные замечания относительно потенциальной роли WP.1 и предложения по конкретным либо предпочтительным вариантам действий для продвижения вперед. Эти замечания как можно скорее следует направить по электронной почте Исполнительному секретарю ([executive.secretary@unece.org](mailto:executive.secretary@unece.org)) с копией Директору Отдела устойчивого транспорта ([Eva.Molnar@unece.org](mailto:Eva.Molnar@unece.org)) и секретарю ([Robert.Nowak@unece.org](mailto:Robert.Nowak@unece.org)).

44. Председатель WP.1 одобрил «Стратегический документ КВТ», отметив, что будет подготовлена «Дорожная карта по реализации целей устойчивого развития» (в соответствии с просьбой КВТ, пункт 6 неофициального документа № 11 КВТ), которая будет представлена на следующей сессии.

45. WP.1 одобрила недавнее присоединение Ирака к Конвенции о дорожном движении 1968 года. WP.1 решила рассмотреть вопрос об изменении положений, касающихся права на участие, в контексте Европейских соглашений 1971 года, дополняющих Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

46. WP.1 решила посвятить половину рабочего дня проведению специального праздничного мероприятия в ознаменование своей семьдесят пятой сессии, которое будет организовано в сентябре 2017 года.

## **XI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)**

47. Следующую сессию WP.1 планируется провести 19–22 сентября 2017 года в Женеве. Предельный срок для представления официальных документов – 23 июня 2017 года.

## **XII. Утверждение доклада о работе семьдесят четвертой сессии (пункт 11 повестки дня)**

48. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят четвертой сессии.

## Приложение

### Глава 17

#### Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

##### 17.1 Контекст

###### 17.1.1 Расследования ДТП и ответные меры с учетом их результатов

а) Общий подход к проблеме безопасности дорожного движения основан главным образом на той предпосылке, что участники дорожного движения несут ответственность только в случае ДТП. Эта точка зрения обусловлена данными, согласно которым человеческая ошибка является причиной около 95% дорожно-транспортных происшествий, и в свою очередь влияет на формирование подобных выводов.

б) Такие выводы делаются еще и потому, что расследования ДТП традиционно опираются на модель, в основе которой лежит предположение о том, что происшествие вызвано «человеческой ошибкой». Для того чтобы выявить «истинную причину» дорожно-транспортного происшествия, основное внимание в ходе его расследования уделяется лицам, находящимся ближе всего к месту аварии. Отсюда и неправильный вывод о том, что наиболее эффективная стратегия повышения безопасности дорожного движения заключается в улучшении поведения участников дорожного движения; поэтому меры реагирования направлены главным образом на то, чтобы убедить участников дорожного движения вести себя на дороге правильно. Такие меры обычно предполагают законодательное регулирование, информирование, обучение и полицейский контроль.

в) Вместе с тем для принятия эффективных мер по безопасности дорожного движения крайне важно опираться не только на статистические данные и анализ либо исследования, позволяющие выявить степень вины и ответственности, но и на более глубокое понимание основополагающих факторов, которые обуславливают развитие проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, и позволяют определить действенные ответные меры.

г) Помимо этого, среди специалистов по безопасности дорожного движения растет понимание того, что для эффективного решения проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, сегодня требуется мультидисциплинарный системный подход. Вместо того чтобы делать акцент на каком-то одном элементе безопасности дорожного движения (проектировании, правоприменении или обучении), необходимо выстроить взаимосвязи между всеми элементами, влияющими на безопасность дорожного движения, и понять, как в тот или иной момент времени эти различные элементы влияют друг на друга.

д) В таком системном подходе учитываются главным образом взаимосвязи и зависимости между различными отдельными элементами системы дорожного движения и те организационные уровни, которые воздействуют на эти взаимосвязи. По этой причине к работе по исследованию дорожно-транспортных происшествий необходимо также привлечь компетентных специалистов из самых разных областей, с тем чтобы анализировать их под разным углом зрения.

е) Необходимо особенно подчеркнуть, что задача МПИА заключается в предотвращении дорожно-транспортных происшествий или их последствий, а не в установлении степени вины и ответственности. По этой причине необходимо провести четкую грань между МПИА и расследованиями, направленными на установление юридической ответственности. В противном случае существу-

ет серьезная вероятность того, что информация, поступающая исследователям, будет значительно ограничена, поскольку участвующие стороны будут полагать, что такая информация предназначена для использования в целях установления вины (см. 17.6.1).

g) Необходимо также отметить, что МПИА не является еще одним или каким-то новым инструментом сбора статистических данных о масштабах проблемы безопасности дорожного движения и ее распространенности во времени и пространстве. Такие данные, безусловно, представляют ценность во многих отношениях, например для выявления и приоритизации проблемных областей, но они редко позволяют получить подробную информацию о способствующих или определяющих факторах, что требуется для понимания причин дорожно-транспортных происшествий и травматизма. Вместе с тем МПИА является полезным инструментом, позволяющим глубже понять скрытые механизмы дорожно-транспортных происшествий и травматизма в случае ограниченного числа ДТП, например ДТП определенного типа (см. 17.6.1).

### **17.1.2 Подходы, учитывающие человеческую ошибку**

Под человеческой ошибкой зачастую понимают нежелательные или неадекватные действия, приводящие к неблагоприятным последствиям. В целом модели человеческих ошибок можно подразделить на следующие две категории: личностные модели, в которых основное внимание уделяется ошибкам, допущенным на уровне индивидуума (например, водителя), и системные модели, сконцентрированные на взаимосвязи между более общими сбоями и ошибками, допущенными отдельными лицами на уровне системы.

### **17.1.3 Личностный подход**

В личностном подходе акцент делается на ошибках, допущенных участниками при использовании системы. Считается, что подобные ошибки обусловлены психологическими факторами, присущими человеку, например временными аномальными психическими отклонениями, включая забывчивость, невнимательность, низкую мотивацию, неосторожность, небрежность и опрометчивость. Работа по нейтрализации ошибок, основанная на личностном подходе, сосредоточена на ответных мерах, призванных снизить влияние изменчивых человеческих факторов, в том числе путем принятия законодательных норм, профессиональной подготовки в области правоприменения, образовательных и информационных кампаний.

### **17.1.4 Системный подход**

В системном подходе человеческая ошибка рассматривается как сбой системы, а не как ошибка отдельного человека. В таких моделях учитываются наличие латентных условий, присущих всей системе, и их роль в формировании того контекста, в котором пользователи совершают ошибки. В отличие от личностного подхода человеческая ошибка уже не рассматривается как основная причина дорожно-транспортных происшествий. Напротив, она считается следствием латентных сбоев, обусловленных решениями и действиями на всех уровнях системы (например, на уровне правительства, местных органов власти, организаций/компаний и на различных уровнях управления ими).

Сегодня системный подход, по крайней мере в концептуальном плане, является основным в большинстве областей, где решающее значение имеют вопросы безопасности, поэтому в таком случае часто ссылаются на человеческий фактор или методологию ЧТО (человек, технология и организация). В настоящее время во многих частях мира в качестве подхода к безопасности дорожного движения используется «нулевая концепция» или «безопасный системный подход» – две разные по форме, но идентичные по смыслу стратегии, основанные на системном подходе.

### **17.1.5 Исследование дорожно-транспортных происшествий с точки зрения подходов, учитывающих человеческую ошибку**

Необходимо понимать, что результаты исследований дорожно-транспортных происшествий и, следовательно, необходимое условие эффективности МПИА как инструмента обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависят от подхода, который используется для оценки человеческой ошибки. Этот подход лежит в основе всей работы по исследованию и анализу и поэтому определяет, какие данные следует собирать. Другое важное предварительное условие состоит в том, чтобы лица, которые осуществляют сбор и анализ данных и информации о ДТП, обладали соответствующими профессиональными навыками и разбирались в условиях такой работы.

## **17.2 Основы МПИА**

### **17.2.1 Общий подход**

а) Важно уточнить, что МПИА не является детальным методом исследования дорожно-транспортных происшествий. Прежде всего это общий подход к исследованию ДТП, основанный на системном взгляде на ДТП и человеческую ошибку, о чем говорилось выше. Поэтому не существует какого-либо подробного руководства по проведению исследования. Главная задача здесь заключается в том, чтобы привести некоторые общие рекомендации и примеры того, что следует учитывать при разработке и проведении МПИА.

б) Первостепенным вопросом, на который следует ответить МПИА, является вопрос о том, почему произошло то или иное ДТП, а также, что весьма важно, почему оно привело к серьезным последствиям. Вопрос «почему» необходимо задавать несколько раз не только в контексте человеческого фактора, но и применительно к техническим аспектам (например, транспортным средствам и инфраструктуре) и организационным аспектам (например, в отношении организаций, ответственных за строительство и эксплуатацию инфраструктуры, профессиональных транспортных компаний и органов власти), с тем чтобы выявить те латентные условия и факторы, которые послужили причиной дорожно-транспортного происшествия и его последствий. Крайне важно разобраться в этих условиях и факторах как можно более детально, с тем чтобы извлечь соответствующие уроки и впоследствии определить и принять эффективные ответные меры с использованием системного подхода. Недостаточно лишь сделать вывод о том, что ДТП произошло из-за нарушений правил дорожного движения. Напротив, исследование должно дать возможность понять, почему участник дорожного движения не выполнил правила и почему это повлекло за собой такие серьезные последствия. Только после этого можно принять эффективные ответные меры. Краткий пример:

с) Профессиональный водитель находится за рулем грузового автомобиля и едет со скоростью 70 км/час. Водитель засыпает, автомобиль съезжает с дороги и врезается в фонарный столб. Водитель погибает. Можно задать следующие вопросы:

i) Почему грузовой автомобиль съехал с дороги? Потому что водитель заснул (многие исследования дорожно-транспортных происшествий на этом заканчиваются).

ii) Почему водитель заснул? Потому что водитель вызвался/вызвалась выполнять дополнительный рейс сверх разрешенных часов работы, хотя он/она очень устал/устала (и ему/ей были нужны деньги). Другой возможный ответ на этот вопрос может заключаться в том, что на грузовом автомобиле не была установлена система предупреждения водителя. Такой ответ может вызвать дополнительные вопросы, ответы на которые наводят на мысль о том, что у автомобилестроителей нет экономических или иных мотивов для рыночного продвижения таких устройств и что политики или органы государственной власти не хотят принимать законы

или правила, предписывающие установку подобных систем на транспортных средствах.

iii) Почему водителю удалось взять дополнительную работу? Потому что у работодателя не было системы управления или аналогичной системы, которая не позволила бы водителю работать сверх разрешенного времени.

iv) Почему у работодателя не было системы управления безопасностью? Потому что это не предусмотрено законодательством и, следовательно, отсутствует какой-либо надзор.

v) Почему фонарный столб такой жесткой конструкции был расположен в непосредственной близости от дороги? Потому что это допускается нормами дорожного проектирования.

vi) Почему это допускается нормами дорожного проектирования? Потому что дорожные службы не используют систематические методы исследования дорожно-транспортных происшествий, например в рамках системы управления безопасностью.

vii) Почему дорожным службам не нужна система управления безопасностью? Потому что политики не хотят принимать закон, который мог бы привести к росту социальных издержек.

d) На примере данного ДТП можно сделать вывод о том, что значимые косвенные или глубинные причины, способствовавшие ДТП, могут быть выявлены на других уровнях этой системы, а это подразумевает выбор иных мер, нежели те, которые направлены на устранение прямых причин, связанных с фактической ситуацией и участником дорожного движения. Информирование, обучение или наказание водителей не решат основополагающих системных проблем, обусловленных тем, что фонарные столбы жесткой конструкции расположены близко к дороге, работодатели не принимают ответственность за безопасность своих водителей, а политики не хотят принимать соответствующие законы.

### 17.2.2 Основные предварительные условия для МПИА

Крайне важно располагать информацией о произошедших ДТП. Это особенно важно, если информацию и данные планируется собирать на месте ДТП. Такая информация может быть получена полицией, экстренными службами и центрами оповещения, что следует оговорить в законодательных нормах и официальных соглашениях.

### 17.2.3 Доступ к источникам данных

Доступ к различным источникам информации и данных о ДТП, требующихся для проведения анализа, должен быть защищен. Такая информация может включать, например, данные о водительском удостоверении, транспортном средстве, инфраструктуре (технические данные о дороге и прилегающей территории), травмах (данные из больницы, протокол результатов вскрытия и т.д.), данные от спасателей, сведения организационного характера (например, информацию о работе по обеспечению безопасности на дороге, проводимой дорожными службами, а также покупателями и продавцами транспортных услуг, о системах управления безопасностью). Важно обеспечить долгосрочный доступ к таким данным с помощью законодательства и официальных соглашений, а не рассчитывать только на личные связи. В случае с МПИА может также возникнуть необходимость в поиске новых источников. Это зависит от того, какая информация или данные требуются.

### 17.2.4 Юридические аспекты

Доступу к важной информации, необходимой для проведения МПИА, могут препятствовать юридические нормы отдельных стран. Такие правовые нор-

мы могут быть весьма сложными и в разных странах существенно различаются. Поэтому какие-то четкие критерии или рекомендации для решения подобных проблем предложить невозможно. Однако в самом общем плане можно рекомендовать обратить особое внимание на вопросы конфиденциальности и неприкосновенности личной жизни.

### **17.3 Проведение МПИА**

#### **17.3.1 Метод исследования**

а) Результат исследования дорожно-транспортного происшествия и, следовательно, предварительное условие для того, чтобы МПИА стало эффективным инструментом работы по обеспечению безопасности дорожного движения, во многом зависят от подхода к вопросу человеческой ошибки. Поэтому метод исследования, используемый для МПИА, должен быть основан на системном подходе к вопросу человеческой ошибки.

б) В специализированной литературе имеются описания целого ряда отдельных методов, основанных на таком подходе. Среди них можно отметить:

- Анализ ЧТО (человек, технология и организация);
- AcciMap;
- STAMP;
- FRAM (метод резонансного функционального исследования ДТП);
- АЕВ (метод анализа ДТП и барьерных функций);
- TRIPOD-BETA.

с) Ни один из этих методов исследования не предназначен исключительно для расследования дорожно-транспортных происшествий. Но в некоторых случаях, например при анализе ЧТО, он может быть довольно легко адаптирован и использован для МПИА. Различные методы и их применимость для МПИА в настоящем документе детально рассматриваться не будут.

д) Необходимо отметить также, что вопрос о методе исследования не является первостепенным при исследовании дорожно-транспортного происшествия. Важнейшее значение имеет применение системного подхода.

#### **17.3.2 Сбор данных и информации**

а) Оперативная работа по сбору данных и информации и практические инструменты для выполнения этой задачи довольно просты и не ограничены лишь МПИА. Выбор интересующей информации и данных во многом зависит от предварительных условий, в частности от системного подхода, конкретного метода исследования и особенностей ДТП или его типа. Вместе с тем, как указывалось выше, важно обеспечить доступ к источникам данных и информации.

б) Как правило, необходим достаточно большой объем информации и данных, с тем чтобы охватить различные уровни автотранспортной системы, в рамках которой происходит ДТП. Поэтому невозможно составить перечень требуемой информации и данных, которые позволили бы ответить на все вопросы, касающиеся всех типов ДТП, при использовании системного подхода. Вот почему МПИА не является эффективным инструментом для анализа, например всех дорожно-транспортных происшествий в той или иной стране. Вероятно, эффективнее всего МПИА можно использовать для тематического анализа определенного типа ДТП, установленного благодаря статистическому или количественному анализу.

с) Не следует забывать о таком источнике информации, как показания отдельных лиц (например, лиц, участвовавших в ДТП, свидетелей и экспертов), полученные в ходе опросов или судебных слушаний. Зачастую такая информа-

ция может быть весьма полезной для поиска ответа на вопрос «почему» на разных уровнях системы.

d) Кроме того, выбор и сбор данных и информации должны быть как можно более непредвзятыми и объективными. В противном случае уже существующие предположения о характере ДТП могут повлиять на ход исследования и в итоге привести к заранее детерминированному результату.

## **17.4 Анализ дорожно-транспортных происшествий**

### **17.4.1 Состав аналитической группы**

a) МПИА опирается на системный подход к вопросу человеческой ошибки. Это означает, что для проведения анализа ДТП необходимо создать многопрофильную группу, с тем чтобы понять комплексные взаимосвязи между элементами транспортной системы, приведшие к дорожно-транспортным происшествиям и травмам. В качестве базового требования в состав группы должны входить специалисты, обладающие знаниями по крайней мере в следующих областях:

- принципы работы транспортных средств (динамические и аварийные свойства);
- дорожное проектирование и организация дорожного движения;
- человеческие факторы (ЧФ) и поведенческие науки;
- медицина (механизмы травмирования);
- методы исследования ДТП.

b) Члены аналитической группы должны также обладать глубоким знанием и пониманием системного подхода к вопросу человеческой ошибки. Кроме того, они, безусловно, должны быть как можно более независимыми и объективными. Группа может также привлекать к работе других экспертов в зависимости от проводимого анализа.

### **17.4.2 Реконструкция и анализ дорожно-транспортного происшествия и его последствий**

Для того чтобы проанализировать причины того или иного ДТП и/или травматизма, важно понять, что произошло. Реконструкция ДТП должна опираться на фактическую информацию. В практическом плане существует ряд методов реконструкции траектории движения транспортного средства. Но, пожалуй, еще важнее восстановить ход событий или скорее то, что не произошло, на организационном уровне (например, на уровне дорожных служб, производителей транспортных средств, а также покупателей и продавцов коммерческих транспортных услуг). Это также подлежит реконструкции. Кроме этого, по возможности важно восстановить ту ситуацию, которая обусловила решения и действия участников дорожного движения, с тем чтобы понять, почему участник дорожного движения действовал именно так, а не иначе.

### **17.4.3 Формулирование выводов и рекомендаций**

a) Аналитическая группа обязана логически обосновывать свои выводы и рекомендации, используя фактические данные и информацию. Выводы и рекомендации ни в коем случае не должны быть основаны на предположениях. Если группа строит те или иные гипотезы, не подтвержденные имеющимися данными, она должна изыскать возможность получения дополнительных данных и информации.

b) Кроме того, выводы и рекомендации должны основываться на системном подходе к вопросу человеческой ошибки. Следовательно, они должны опираться на анализ произошедшего и в особенности причин произошедшего как с точки зрения ДТП, так и травматизма на разных уровнях системы. Други-

ми словами, они должны быть нацелены на выработку таких системных ответных мер, которые доказали свою эффективность в плане повышения безопасности или снижения травматизма.

с) Ответные меры, которые направлены непосредственно на участников дорожного движения с целью исправления их поведения, следует предлагать только при наличии четких доказательств того, что такие меры окажут долгосрочное воздействие на безопасность. В большинстве случаев поведение и ошибки являются лишь симптомами системных проблем, с которыми могут сталкиваться и другие участники дорожного движения. Глубинные латентные системные факторы, которые обуславливают поведение человека или способствуют травматизму, в рамках системы сохраняются. Необходимо также отметить, что контрмеры, которые принимаются на более высоких уровнях комплексной динамичной системы, зачастую более стабильны и устойчивы к воздействию различных факторов, ведущих к ДТП.

## 17.5 Уроки МПИА

а) Задача МПИА заключается в том, чтобы учиться на ошибках. Вместе с тем одной из самых сложных задач является распространение информации об извлеченных уроках и выполнение рекомендаций, а также их использование различными заинтересованными сторонами и организациями в рамках автотранспортной системы. Недостаточно выпускать доклады и широко распространять их среди заинтересованных лиц в надежде на то, что те осознают важность рекомендаций и будут им следовать.

б) Обучение должно быть каким-то образом интегрировано в работу или должно систематически использоваться в организации. Другими словами, в организации должна существовать определенная система накопления знаний, и желательно, чтобы обучение стало также неотъемлемой частью системы обеспечения качества или системы управления безопасностью (например, как это предусмотрено в новом стандарте ISO 39001, касающемся системы управления безопасностью дорожного движения). Вероятно, наиболее эффективный способ извлечения уроков из МПИА мог бы заключаться в том, чтобы организация (например, дорожная служба, ответственная за проектирование, строительство и обслуживание дорожной инфраструктуры) проводила собственные МПИА в качестве одного из элементов системы управления безопасностью.

с) В Европе в сфере железных дорог законодательством предусмотрено, что поставщики инфраструктуры и железнодорожные компании должны иметь систему управления безопасностью, неотъемлемой частью которой является исследование аварий и несчастных случаев. Предлагается рассмотреть возможность введения аналогичных законодательных норм для участников и в рамках автотранспортной системы.

д) В ряде стран существуют конкретные органы по расследованию происшествий, которые объективно расследуют происшествия в различных областях жизни общества. Эти органы часто издают рекомендации, которые по крайней мере должны выполняться и контролироваться другими государственными органами.

е) Другой способ извлечения уроков из МПИА, который в меньшей степени затрагивает правовую плоскость, состоит в том, чтобы объединять разные заинтересованные стороны как из частного, так и государственного секторов в целях обсуждения аналитических исследований и выводов, касающихся того или иного дорожно-транспортного происшествия или определенного типа ДТП и возможных путей их участия в работе над различными ответными мерами в пределах их официальной или неофициальной ответственности.

## 17.6 Рекомендации

### 17.6.1 MDCI

a) Если рассматривать его исключительно с точки зрения обеспечения безопасности, то исследование дорожно-транспортного происшествия следует направить на установление фактов с целью извлечения уроков из ДТП, а не просто на поиск виновного или определение степени ответственности.

b) Основной упор при проведении исследования следует делать на выявлении глубинных причин той цепи событий, которая привела к ДТП, на уроках, которые необходимо извлечь, и на способах предотвращения и смягчения последствий аналогичных ДТП или травм в будущем. Поэтому исследование дорожно-транспортных происшествий следует использовать для сбора информации и данных, позволяющих проанализировать ДТП, с тем чтобы установить степень воздействия человеческого и системного факторов. Полученные в результате этого выводы затем следует использовать для выработки мер, направленных на предотвращение аналогичных дорожно-транспортных происшествий в будущем либо на смягчение или снижение их последствий.

c) Многопрофильное исследование аварий (МПИА) следует применять для выявления непосредственных причин и, что особенно важно, определяющих факторов ДТП и его последствий или факторов, способствовавших ему, с точки зрения системного подхода, с тем чтобы получить достаточную информацию для реализации эффективных контрмер по снижению риска и предотвращению ДТП или их последствий в будущем. Конкретные примеры, содержащие фактологическую информацию о применении МПИА в Финляндии и Швеции, приведены в приложениях VIII и VIII-бис.

d) Чтобы МПИА стало эффективным инструментом обеспечения безопасности дорожного движения, в качестве отправной точки его следует применять в рамках концепции человеческой ошибки на основе безопасного системного подхода или других современных моделей человеческого фактора.

e) К работе по расследованию дорожно-транспортных происшествий следует привлекать компетентных специалистов из различных областей, с тем чтобы анализировать их под разным углом зрения.

f) Облегчить доступ к информации о произошедших дорожно-транспортных происшествиях, собранной полицией, аварийными службами и диспетчерскими центрами, можно при помощи специального законодательства по этому вопросу или соответствующих официальных соглашений.

g) Доступ к различным источникам информации и данных о ДТП, имеющих важное значение для проведения анализа, следует защитить; речь идет, в частности, о данных о водительском удостоверении, транспортном средстве, инфраструктуре (технические данные о дороге и прилегающей территории), травмах (данные из больницы, протоколы результатов вскрытия), данных от спасателей, сведениях организационного характера (например, информация о работе по обеспечению безопасности на дороге, проводимой дорожными службами, а также покупателями и продавцами транспортных услуг, о системах управления безопасностью) и т.д.

h) Особое внимание следует уделять вопросу о конфиденциальности данных и обработке информации, касающейся неприкосновенности личной жизни.

i) Вместо анализа всех ДТП, возможно, предпочтительнее проводить тематическое исследование по определенным типам, установленным благодаря статистическому или количественному анализу.

j) Выбор и сбор данных и информации должны быть как можно более непредвзятыми и объективными.

### 17.6.2 Анализ дорожно-транспортных происшествий

a) В состав группы по анализу ДТП следует включить экспертов, имеющих опыт в таких различных областях, как принципы работы транспортных средств, дорожное проектирование и организация дорожного движения, человеческие факторы и поведенческие науки, медицина и метод исследования ДТП.

b) Членам группы по анализу ДТП следует также обладать глубоким знанием и пониманием системного подхода к вопросу человеческой ошибки.

c) Группе по анализу ДТП следует обосновывать свои выводы и рекомендации только на фактических данных и информации.

d) Выводы и рекомендации следует основывать на системном подходе к вопросу человеческой ошибки, и главным образом они должны быть нацелены на выработку системных ответных мер, которые доказали свою эффективность в плане повышения безопасности или снижения травматизма.

e) Ответные меры, которые направлены непосредственно на участников дорожного движения с целью исправления их поведения, следует предлагать только при наличии четких доказательств того, что такие меры окажут долгосрочное воздействие на безопасность дорожного движения.

### 17.6.3 Уроки МПИА

a) По итогам многопрофильных исследований следует распространять информацию об извлеченных из них уроках, работать над эффективным выполнением рекомендаций и их реализацией различными сторонами и организациями автотранспортного сектора.

b) Обучение следует систематически интегрировать в рамках организации и сделать неотъемлемой частью системы обеспечения качества или управления безопасностью (например, как это предусмотрено в стандарте ISO 39001, касающемся системы управления безопасностью дорожного движения).

c) Следует рассмотреть возможность создания систем управления безопасностью в автотранспортном секторе по аналогии с тем, что уже существует на европейских железных дорогах.

---