


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**
Семьдесят пятая сессия

Женева, 19–22 сентября 2017 года

**Доклад Глобального форума по безопасности
дорожного движения о работе его семьдесят пятой
сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	6–8	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)	9–27	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств.....	9	4
B. Водительские удостоверения.....	10–13	4
C. Автоматизированное вождение	14–26	5
D. Груз транспортных средств	27	7
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)	28–33	7
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	28–33	7
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)	34–41	8
A. Безопасный системный подход	34–35	8
B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА).....	36	8
C. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя.....	37–38	8



D.	Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС).....	39	8
E.	Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения	40–41	9
VII.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня)	42	9
VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня)	43	9
IX.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2018–2019 годы (пункт 8 повестки дня)	44	10
X.	WP.1 и безопасность дорожного движения в контексте целей устойчивого развития (пункт 9 повестки дня)	45–46	10
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	47–48	11
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	49	11
XIII.	Утверждение доклада о работе семьдесят пятой сессии (пункт 12 повестки дня).....	50	11
Приложение			
	Многопрофильное исследование аварий (МПИА) в Швеции		12

I. Участники

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою семьдесят пятую сессию в Женеве 19–22 сентября 2017 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В сессии участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. Участвовали также представители государств, не являющихся членами ЕЭК: Алжира, Бразилии, Вьетнама, Государства Палестина, Демократической Республики Конго, Индии, Иордании, Ливана, Марокко, Туниса и Японии.
3. Были представлены следующие неправительственные организации: Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Европейский транспортный совет, Международный туристский альянс, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная организация по стандартизации (ИСО) и ассоциация «Лазер-Европа».
4. Кроме того, в сессии приняли участие представители следующих университетов: Национального технического института Афинского университета, Бирмингемского университета, Лидского университета и Университета Южной Каролины.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/158). WP.1 приветствовал участие в этой сессии делегаций Алжира, Бразилии, Вьетнама, Государства Палестина, Демократической Республики Конго, Индии, Иордании, Ливана, Марокко и Туниса.

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

6. По случаю семьдесят пятой сессии перед участниками сессии WP.1 выступили Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и заместитель Исполнительного секретаря ЕЭК ООН. Оба выступающих подчеркнули настоятельную необходимость активизации усилий по обеспечению безопасности дорожного движения с учетом цели устойчивого развития 3.6: к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.
7. После заявлений представителей высокого уровня с сообщениями выступили три приглашенных участника: г-н Т. Нгуен, Генеральный директор Министерства транспорта Вьетнама, который сообщил о предпринятых недавно во Вьетнаме действиях для решения проблемы гибели и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий и стабилизации числа погибших и раненых, а также о мотивах присоединения страны к конвенциям 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и выгодах от этого; профессор Н. Мерат из Лидского университета (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), который подчеркнул важность учета знания человеческих факторов при разработке новых технологий, а также опасности

отвлечения внимания водителей из-за современных коммуникационных средств; и профессор Б.В. Смит из университета Южной Каролины (Соединенные Штаты Америки), который сделал обзор нынешних правовых основ для правил дорожного движения во всем мире с точки зрения массового появления высокоавтоматизированных транспортных средств.

8. WP.1 выразил признательность Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения за его неизменную приверженность делу обеспечения безопасности дорожного движения и особые усилия в поддержку правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Глобальный форум поблагодарил всех трех уважаемых приглашенных ораторов за их участие в семьдесят пятой сессии.

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

9. На сессии в сентябре 2016 года WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3 (до пункта 25.2), представленный Италией, Францией и ассоциацией «Лазер-Европа». На нынешней сессии WP.1 продолжил рассмотрение предложений по поправкам, которые ранее не обсуждались, на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1. Анализируя документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1, WP.1 отметил несоответствия в переводе и форматировании. В связи с этим он просил секретариат в сотрудничестве с составителями документа пересмотреть его и передать исправленный вариант сводного документа в качестве ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 на следующей сессии.

B. Водительские удостоверения

10. Секретариат сообщил WP.1, что текст брошюры по международному водительскому удостоверению (МВУ), основанной на документе ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, на русском и французском языках в скором времени будет размещен на веб-сайте WP.1. При финансовой поддержке со стороны Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в ближайшие месяцы ее варианты будут переведены на арабский, испанский и китайский языки, так что брошюра будет выпущена на всех шести официальных языках Организации Объединенных Наций.

11. Секретариат кратко сообщил о результатах обсуждений по вопросу о МВУ, недавно проведенных неофициальной группой экспертов по МВУ (Бельгия, Великобритания и Северная Ирландия, Канада, Люксембург, Российская Федерация, Франция, Международная автомобильная федерация и Международная организация по стандартизации). В сообщении был представлен список из шести вариантов, касающихся возможных будущих изменений в водительских удостоверениях. WP.1 просили прокомментировать список, а ФИА и ИСО выразили готовность сделать сообщения для дальнейшего разъяснения этого вопроса. Многие делегации в предварительном порядке высказали свои предпочтения или соображения по этим вариантам (в частности, по вариантам 1, 2 и 6).

12. WP.1 предложил неофициальной группе экспертов по МВУ и другим заинтересованным сторонам подготовить при поддержке секретариата документ для следующей сессии, содержащий справочные сведения и информацию о вариантах 1, 2 и 6, а также предварительный свод принципов для учета междуна-

родных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1949 года. Такой документ призван облегчить обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

13. ФИА проинформировала также о своем экспериментальном проекте, осуществляемом с участием Объединенных Арабских Эмиратов, для введения элементов защиты в международные водительские удостоверения, выданные в этой стране. Участников ознакомили с письмом Объединенных Арабских Эмиратов с указанием ее намерения продолжить этот эксперимент.

С. Автоматизированное вождение

14. Секретариат выступил с сообщением (на основе неофициального документа № 1), в котором отражено его понимание сферы охвата и применения Конвенции о дорожном движении 1968 года, иными словами, Конвенция должна применяться во всех условиях вождения, за исключением ситуаций, когда транспортное средство движется под управлением систем без какого-либо участия водителя (полностью автоматизированные транспортные средства). По мнению секретариата, ситуация, когда транспортное средство управляется водителем извне, также выходит за рамки сферы действия Конвенции.

15. Кроме того, секретариат отметил, что на последней сессии WP.1 согласился с принципами, отраженными в пункте 6 статьи 8 Конвенции 1968 года. В этом контексте он принял к сведению, что несколько членов WP.1 высказались за включение этих принципов в предложение по поправкам, которое будет представлено на нынешней сессии (пункт 21, ECE/TRANS/WP.1/157).

16. В своем сообщении секретариат отметил, что WP.1 мог бы рассмотреть вопрос о разъяснении действий водителя в ситуациях, когда транспортное средство управляется с помощью систем транспортных средств; применять целостный подход в ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне; и рассмотреть элементы для включения в будущий дополнительный документ, посвященный полностью автоматизированным транспортным средствам.

После презентации состоялось обсуждение.

17. В связи с вопросом о поправках, принимая во внимание неофициальный документ № 7, WP.1 согласился с тем, что необходимости вносить поправку в статью 8 Конвенции 1968 года о дорожном движении на данном этапе нет. В этом контексте WP.1 подтвердил свои принципы, отраженные в пункте 6 статьи 8 и согласованные на последней сессии (пункт 19, ECE/TRANS/WP.1/157):

«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».

18. В то же время WP.1 согласился с тем, что понятие «иная деятельность», упомянутое в принципах, следует доработать, в частности в связи с действиями, которые могут поставить под угрозу безопасность дорожного движения или представлять опасность для участников дорожного движения. С этой целью WP.1 решил начать работу по подготовке свода рекомендаций по данной теме.

19. Секретариат высказал свои замечания по принципам WP.1 о взаимосвязи между пунктами 5-бис и 6.

20. В связи с дистанционно управляемой парковкой (ДУП) председатель неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ) сообщил о проходящих в рамках группы обсуждения (неофициальный документ № 5), в ходе которых был изучен вопрос о соответствии ДУП конвенциям 1949 и 1968 годов. Вместе с тем секретариат указал на необходимость разработки целостного подхода ко всем ситуациям, когда водитель управляет транспортным средством извне (неофициальный документ № 1). Учитывая представленные материалы и результаты обсуждения, WP.1 согласился с тем, что дистанционно управляемая парковка, определенная в Правилах № 79.02 (прилагаемых к «Соглашению 1958 года, касающемуся правил в области транспортных средств»), не ставит под угрозу безопасность дорожного движения при парковочных маневрах. В то же время WP.1 решил незамедлительно приступить к работе для решения проблемы управления транспортным средством водителем извне (помимо ДУП).

21. В связи с вопросом о создании дополнительного правового документа, посвященного полностью автоматизированным транспортным средствам и/или транспортным средствам без водителей, что послужит интересам договаривающихся сторон конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов, и с учетом представленных документов (неофициальные документы № 1, 4, 8, 9, 14 и 15) WP.1 оценил этот документ по существу и его символическое значение и решил:

а. подготовить документ (возможно, для принятия в 2018 году), содержащий ряд основных рекомендаций, нацеленных на урегулирование самых насущных проблем эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения; b. выразить готовность продолжить разработку этого документа путем расширения его охвата и с. на начальном этапе сосредоточить работу на таких элементах, как взаимодействие между полностью автоматизированными транспортными системами в условиях вождения и с другими участниками дорожного движения и взаимодействие полностью автоматизированных транспортных систем со своими пользователями.

22. WP.1 согласился также с тем, что новый документ призван уважать конвенции 1949 и 1968 годов о дорожном движении и должен базироваться на них путем применения их принципов в контексте высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

23. WP.1 подтвердил, что конвенции 1949 и 1968 годов применяются ко всем условиям вождения, за исключением тех ситуаций, когда транспортное средство управляется с помощью системы транспортного средства без какого бы то ни было участия водителя.

24. С учетом неотложного характера вопроса автоматизированного вождения и по предложению Председателя WP.1 решил провести специальную сессию в начале декабря 2017 года, уделив особое внимание только проблеме автоматизированного вождения. В ходе этой сессии WP.1 следует продолжить работу в отношении: i) структуры и содержания первоначальных рекомендаций/руководящего документа о действиях водителя в высокоавтоматизированном транспортном средстве, ii) выработки позиции WP.1 для ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне, и iii) структуры и первоначального содержания документа о полностью автоматизированных транспортных средствах.

25. Председатель WP.1 представил информацию о рабочем совещании на тему: «Управление безопасностью автономных транспортных средств», организованном совместно Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД), WP.1 ЕЭК ООН и Французским научно-технологическим институтом транспорта, территориального планирования и развития транспортной сети (ИФСТТАР), которое состоялось 28 и 29 июня 2017 года в Женеве (неофициальный документ № 12). WP.1 выразил свою признательность принима-

ющей стороне и организаторам за проведение этого полезного мероприятия. Он поблагодарил также МОПАП за предоставление транспортных средств, что позволило участникам на практике опробовать автоматизированные транспортные системы в ходе рабочего совещания.

26. Глобальный форум по безопасности дорожного движения и Рабочая группа по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) провели совместное заседание для обмена информацией о деятельности, представляющей общий интерес. В этот раз мероприятие было посвящено темам «вспомогательной деятельности» и кибербезопасности. Было высказано согласие с тем, что такие совместные заседания являются конструктивными и способствуют лучшему пониманию роли водителя в условиях эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств. Оба председателя решили изучить на сессии КВТ в 2018 году возможности проведения дополнительных совместных заседаний в будущем.

D. Груз транспортных средств

27. Документ ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 не был представлен, поэтому WP.1 решил вернуться к рассмотрению этого пункта повестки дня на следующей сессии.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

28. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам представил подробную информацию о ходе работы Группы. По состоянию на данный момент Группа рассмотрела знаки из разделов G и H, приступила к обсуждению предложений по поправкам, касающимся знаков G и H, и согласовала ряд рекомендаций по поправкам для улучшения положений Конвенции путем использования согласованных терминов.

29. Следующие нерешенные вопросы, которые еще предстоит рассмотреть: а) разработка знака, обозначающего необходимость сбивать шлагбаум в том случае, если транспортное средство оказалось заблокировано на железнодорожном переезде; б) рассмотрение вопроса об использовании наклонной полосы на знаках категории C; в) обсудить необходимость обязательного указания «зоны» на знаках, имеющих зональное действие; и d) использование прямоугольных табличек или другие решения для предупреждения участников дорожного движения о временных дорожных работах.

30. Группа намерена оценить знаки, которых нет в Конвенции, но которые широко используются во многих Договаривающихся сторонах.

31. С учетом оставшегося объема работы Председатель Группы экспертов обратился с просьбой о продлении срока действия мандата на один год, с тем чтобы Группа могла выполнить эти задачи.

32. Секретариат сообщил WP.1 о ходе разработки платформы e-CoRSS, ознакомив участников с этим инструментом и его возможностями. Секретариат представил страницы, на которых перечислены все варианты знаков из разделов A–F Конвенции, страницы с подробным описанием знаков и функции поиска, и разъяснил функцию редактирования.

33. WP.1 приветствовал прогресс, достигнутый Группой в рассмотрении Конвенции 1968 года и Европейского соглашения 1971 года, и согласился продлить мандат Группы экспертов до декабря 2018 года. WP.1 с удовлетворением отметил ход разработки платформы e-CoRSS.

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

A. Безопасный системный подход

34. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1 (ошибочно упоминаемый в повестке дня в качестве 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). На нынешней сессии WP.1 рассмотрел предложения по поправкам до конца части 2 и продолжит обсуждение на следующей сессии с части 3.

35. WP.1 рассмотрел также неофициальный документ № 6, подготовленный Испанией, Соединенными Штатами Америки и Швецией, с описанием трех вариантов альтернативного текста 2.4.1.3 (Роль санкций и другие меры принудительного характера). После обсуждения WP.1 просил представить на следующей сессии новый документ только с одним вариантом. WP.1 предложил авторам трех вариантов консолидировать свои тексты, так чтобы текст пункта 2.4.1.3 был кратким, тогда как любые дополнительные элементы могут быть использованы для пересмотра пункта 2.4.2.2 СР.1.

B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

36. Секретариат сообщил Рабочей группе о том, что из-за ограничений процедурного характера полностью включить документ ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3 в доклад о работе прошлой сессии в качестве приложения (пункт 31, ECE/TRANS/WP.1/157) не удалось. Оставшаяся часть документа ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3 включена в качестве приложения в доклад о работе нынешней сессии.

C. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя

37. На прошлой сессии WP.1 приступил к обсуждению документа ECE/TRANS/WP.1/2017/2, представленного Италией, Российской Федерацией и Францией, в котором предложены поправки к разделу 1.5 СР.1 (Использование мобильных телефонов). На нынешней сессии WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/2 с учетом более общего подхода к проблеме отвлечения внимания, представленного Швецией в неофициальном документе № 11.

38. WP.1 решил, что в СР.1 следует изложить контекстную информацию об общей проблеме отвлечения внимания, прежде чем концентрироваться на вопросе об отвлечении внимания по причине использования мобильных телефонов. Он просил Италию, Российскую Федерацию, Францию и Швецию представить на следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1, в котором для СР.1 был бы предложен новый текст об отвлечении внимания водителя, как указано выше.

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

39. На прошлой сессии WP.1 обратился к ИПТЕ и Бирмингемскому университету (Великобритания и Северная Ирландия) с просьбой совместно с секретариатом изменить структуру и формат текста документа ECE/TRANS/

WP.1/2017/3 в соответствии с форматом СР.1. От имени всех сторон Председатель сообщил о том, что сейчас готовится новый отдельный программный документ, который будет посвящен ситуации в Юго-Восточной Азии и других странах с низким и средним уровнем дохода и в котором будут изложены рекомендации для развивающихся стран в области повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения, включая пользователей МДТС. Ожидается, что этот новый стратегический документ будет представлен на следующей сессии. Вероятно, в нем будут сделаны ссылки на СР.1, учитывая возможность включения его текста в СР.1. WP.1 принял представленную информацию к сведению.

Е. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения

40. На прошлой сессии WP.1 одобрил предложение ИРТЕ, поддержанное НАБДД и Председателем WP.1, об организации – в качестве одного из последующих мероприятий в связи с МДТС – рабочего совещания для завершения оценки безопасности УУДД в Юго-Восточной Азии и выработки рекомендаций о мерах по повышению безопасности УУДД в регионе и за его пределами. На нынешней сессии президент ИРТЕ выступил с докладом, в котором проинформировал WP.1 о подготовке рабочего совещания (намечено на 9–11 ноября 2017 года), которое организуется в сотрудничестве с WP.1 при поддержке правительства Индии, Соединенных Штатов Америки и Фонда ФИА. Он изложил повестку дня рабочего совещания, на котором основное внимание будет уделено пешеходам, пожилым людям, инвалидам и перевозке школьников, и предложил членам WP.1 присутствовать на этом совещании и принять участие в обсуждениях со своими коллегами из Юго-Восточной Азии. Он проинформировал также WP.1 о подготовительном круглом столе по УУДД, который планируется провести 3 октября 2017 года в Бангкоке в помещении ЭСКАТО.

41. WP.1 приветствовал эту информацию и с удовлетворением отметил инициативу провести анализ ситуации с УУДД в странах Юго-Восточной Азии, необходимый для разработки отдельных рекомендаций по повышению безопасности УУДД. WP.1 принял к сведению, что неофициальный документ № 3 не был представлен.

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

42. На прошлой сессии WP.1 поручил секретариату изучить возможности учреждения специализированной рабочей группы по повышению безопасности на железнодорожных переездах в сотрудничестве с такими партнерами, как Международный союз железнодорожного транспорта (МСЖД). Секретариат проинформировал WP.1 о том, что он все еще ожидает официальных ответов от МСЖД и Европейского железнодорожного агентства.

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

43. На прошлой сессии WP.1 просил неофициальную группу экспертов (Австрия, Италия и Япония) подготовить к нынешней сессии предложение о том, каким образом следует пересмотреть круг ведения и правила процедуры WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.1). WP.1 ознакомился с документом ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.2 (правило 1 a–c) и просил пересмотреть круг ведения с учетом полученных замечаний и представить его на следующей сессии.

IX. Программа работы и двухгодичная оценка на 2018–2019 годы (пункт 8 повестки дня)

44. В соответствии с решением Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) о пересмотре программы работы один раз в два года WP.1 предлагается рассмотреть и принять свою программу работы на 2018–2019 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки (ECE/TRANS/WP.1/2017/5). После обсуждения и внесения изменений WP.1 утвердил свою программу работы на 2018–2019 годы и поручил секретариату передать ее КВТ.

X. WP.1 и безопасность дорожного движения в контексте целей устойчивого развития (пункт 9 повестки дня)

45. На прошлой сессии КВТ рабочим группам было предложено изучить вопрос о внесении вклада в разработку проекта стратегии КВТ, который будет рассмотрен Комитетом в 2018 году. Председатель WP.1 представил документ ECE/TRANS/WP.1/2017/6 и некоторые практические предложения. После обсуждения WP.1 согласовал следующий текст, который будет передан Комитету по внутреннему транспорту.

Повышение безопасности дорожного движения во всем мире.

Содействие применению конвенций Организации Объединенных Наций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и сводных резолюций:

- способствовать реализации рабочего плана по созданию потенциала в координации с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций для повышения безопасности дорожного движения в рамках связанных с транспортом целей, предусмотренных в Повестке дня на период до 2030 года;
- способствовать межрегиональному стратегическому сотрудничеству, с тем чтобы вспомогательные органы, такие как Глобальный форум по безопасности дорожного движения, могли эффективно обмениваться на глобальном уровне своими специальными знаниями и опытом в области безопасности дорожного движения;
- учитывать как преимущества, так и проблемы, связанные с совершенствованием автомобильных технологий, содействовать развитию диалога между правительствами, промышленностью, научными кругами и заинтересованными сторонами в целях поощрения новой концепции автоматизированной и подключенной мобильности в соответствии с принципами и ценностными критериями безопасности дорожного движения;
- взять на себя ведущую роль в продвижении специальных мер политики и планов работы в сфере безопасной и устойчивой мобильности с учетом призыва Генерального секретаря Организации Объединенных Наций к действиям в отношении трансформационной политики, направленной на социальные улучшения и устойчивый экономический рост;
- сотрудничать со Специальным посланником Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения в пропаганде безопасности дорожного движения.

46. Руководитель финансируемого Европейским союзом проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта сообщил о результатах осуществления проекта в области повышения безопасности дорожного движения в участвующих в нем странах. Делегации Алжира, Иордании, Ливана, Марокко, Государства Палестина и Туниса рассказали о ситуации в сфере безопасности дорожного движения в своих странах, принимаемых мерах по повышению безопасности дорожного движения, проблемах, а также потребностях в урегулировании этих проблем. WP.1 принял эти сообщения к сведению. Он приветствовал

достигнутый прогресс, предложил странам продолжать участвовать в сессиях WP.1 и призвал их присоединиться к конвенциям Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, если они еще не сделали этого.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

47. Региональный советник Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН и консультант по модели SafeFITs (безопасность дорожного движения в будущих системах внутреннего транспорта) представили модель и проинформировали WP.1 о ходе ее размещения в открытом доступе на веб-сайте ЕЭК ООН. WP.1 принял представленную информацию к сведению.

48. WP.1 выразил свое неудовлетворение по поводу позднего представления – за одну неделю до сессии – перевода трех документов на русском и французском языках. Он высказал сожаление в связи с тем, что такие ситуации приводят к откладыванию предметных обсуждений, поскольку правительственные делегации не имеют необходимого времени для проведения внутренних консультаций до начала совещания. WP.1 просил конференционные службы Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ) распространять документы своевременно до ее сессий, т.е. не менее чем за четыре недели до начала совещания, и подтвердил важность наличия документов на трех языках в как можно более ранние сроки.

XII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

49. Следующую очередную сессию WP.1 планируется провести 20–23 марта 2018 года в Женеве. WP.1 проведет также специальную сессию (без устного перевода) 6 и 7 декабря 2017 года в Женеве.

XIII. Утверждение доклада о работе семьдесят пятой сессии (пункт 12 повестки дня)

50. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят пятой сессии.

Приложение

Приложение VIII

Многопрофильное исследование аварий (МПИА) в Швеции

(См. главу 17, рекомендация 17.6.1 с))

1. В Швеции МПИА называются «углубленными исследованиями» (это название и будет фигурировать в настоящем документе) и проводятся Шведской транспортной администрацией (ШТА, ранее известной как Шведская дорожная администрация) в отношении всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, имевших место в Швеции начиная с 1997 года. Основная задача углубленных исследований заключается в том, чтобы лучше понять, каким образом можно предотвращать ДТП со смертельным исходом на автомобильном транспорте.

2. Все аналитические исследования учитывают возможности проектировщиков и профессиональных пользователей системы создать безопасную систему дорожного движения. Основная идея заключается в том, что если имел место случай смертельной травмы, то, по-видимому, в системе существует какое-то слабое место. Слабое место в системе означает отклонение, из-за которого система перестает быть безопасной системой дорожного движения. Такое отклонение может быть связано с:

а) обстоятельствами, при которых базовое условие, являющееся необходимым с точки зрения безопасности, не выполняется, например не пристегивается ремень безопасности, что приводит к выбрасыванию из транспортного средства и смертельным травмам. Необходимо устранить причину данного отклонения в системе в целях повышения безопасности. В этом случае отклонение, заключающееся в неиспользовании ремня безопасности, говорит о том, что данная система позволяет пользоваться транспортным средством, не обеспечивая при этом полную безопасность, поэтому необходимо принять меры для предотвращения аналогичных сбоев системы в будущем;

б) обстоятельствами, при которых выполнены все необходимые базовые условия безопасности системы, например когда водитель пристегнут и находится в трезвом состоянии, соблюдает скоростной режим и управляет безопасным автомобилем на безопасной дороге, но при этом все равно получает смертельные травмы. В таком случае очевидно, что система не настолько безопасна, как предполагалось, и что базовые условия должны быть пересмотрены.

3. Отклонения от базовых условий безопасного состояния системы, которые приводят к смертельному исходу, могут быть выявлены в ходе анализа отдельного дорожно-транспортного происшествия или нескольких ДТП аналогичного типа. Таким образом, собранные данные и информацию можно анализировать как на индивидуальном (отдельное ДТП), так и на агрегированном (несколько ДТП аналогичного типа) уровне в целях выявления отклонений, которые приводят к смертельному исходу. Посредством осуществления рекомендаций, полученных в результате углубленных исследований, базовые условия так называемой безопасной системы дорожного движения пересматриваются в сторону повышения уровня безопасности.

4. В настоящем приложении использована структура МПИА, представленная в шести разделах, каждый из которых включает в себя:

а) общую часть, в которой рассматриваются базовые процедуры и работа, проводимая в ходе углубленных исследований в Швеции;

b) часть с примерами, иллюстрирующими использование МПИА в четырех конкретных ситуациях:

- i) в ситуациях 1 и 2 продемонстрировано, как МПИА может использоваться в рамках системы управления качеством; и
- ii) в ситуациях 3 и 4 продемонстрировано, как МПИА может успешно использоваться для стимулирования принятия мер заинтересованными сторонами.

5. Будут рассмотрены следующие ситуации:

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации аварийного ограждения

6. Молодая женщина теряет контроль над своим транспортным средством после обгона другого автомобиля на скоростном шоссе, в результате чего автомобиль заносит и он ударяется об ограждение на разделительной полосе. Когда она пытается восстановить контроль над автомобилем, его выбрасывает через полосы движения в сторону бокового ограждения. Автомобиль врывается в боковое ограждение, пробивает его и ударяется о бетонный столб, находящийся за ограждением. Женщина получила серьезные травмы и через две недели скончалась.

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

7. Транспортное средство врывается в центральное ограждение, сбивает ограждение и переезжает через него. Один из столбов ограждения зацепляется за ходовую часть транспортного средства, в результате чего транспортное средство на некоторое время подбрасывает в воздух, при этом происходит удар крыши автомобиля о фонарный столб и водителя выбрасывает из машины. Водитель в конечном итоге погибает из-за того, что оказывается раздавленным между машиной и ограждением. Через некоторое время машина останавливается, упершись в один из участков центрального ограждения в стороне от места первого удара.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

8. Транспортное средство съезжает с дороги на высокой скорости и, проехав около 50 м по обочине, врывается в каменную стену. В ходе столкновения водителя выбрасывает вперед и вверх в сторону крыши, и одновременно с этим передняя часть транспортного средства вдавливаются внутрь в сторону водителя. Водитель погибает на месте из-за травм, полученных в результате удара.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

9. Водитель грузового автомобиля поворачивает направо на перекрестке, расположенном в городском районе, и сбивает велосипедиста. Затем грузовой автомобиль переезжает велосипедиста. В связи с большим числом ДТП с участием велосипедистов и грузового автотранспорта, происходящих по аналогичной схеме, ШТА пригласила ряд заинтересованных сторон принять участие в совместном процессе по выработке эффективных мер.

10. В его рамках было проведено три совещания:

a) Основное внимание на совещании № 1 уделялось информированию заинтересованных сторон о данной проблеме путем ознакомления их с фактами, полученными в результате углубленных исследований.

b) Совещание № 2 проводилось по итогам совещания № 1. Заинтересованные стороны имели возможность проанализировать представленные факты, и к ним была обращена настоятельная просьба предложить и обсудить возможные меры.

c) Совещание № 3. В ходе итогового совещания заинтересованные стороны должны были заявить о тех мерах, которые они намерены принять в

сфере своей ответственности в связи с информацией, полученной на совещаниях № 1 и № 2.

11. Такой метод работы называется «OLA» (шведская аббревиатура, расшифровывающаяся как «объективные факты – решения – намерения»). Он был впервые использован в 2006 году с целью расширения участия заинтересованных сторон в работе по обеспечению безопасности дорожного движения. Этот метод базируется на фактах, полученных в результате углубленных исследований. Выводы аналитической группы представляются заинтересованным сторонам. В свою очередь они формируют группу, которая проводит анализ возможных мер, направленных на предотвращение цепи событий, ведущей к ДТП со смертельным исходом.

I. Доступ к источникам информации о факте ДТП

12. Для получения информации о факте ДТП со смертельным исходом специалисты, проводящие углубленные исследования, используют два источника информации: региональные центры контроля дорожного движения и полицию. Региональные центры контроля дорожного движения работают совместно с центром экстренных служб региона и оповещают специалистов по исследованию ДТП, посылая заранее оговоренное смс-сообщение на мобильный телефон специалиста по исследованию ДТП.

13. Не каждый смертельный случай фиксируется на месте ДТП, и не всегда человек погибает на месте ДТП. Поэтому необходим второй канал централизованной информации (полиция), по которому данные поступают в ШТА. Полиция регулярно информирует ШТА о случаях со смертельным исходом при ДТП, высылая данные по факсу, как только становится известно о гибели человека. Эти данные высылаются в виде стандартного документа, который представители полиции заполняют после каждого дорожно-транспортного происшествия (вне зависимости от того, были ли в результате ДТП получены смертельные, серьезные или незначительные травмы).

14. Оба канала информации официально оформлены соглашениями между полицией и ШТА, а также между центрами регионального контроля дорожного движения и ШТА.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации аварийного ограждения

15. Первая информация поступила напрямую от полиции приблизительно через два часа после дорожно-транспортного происшествия. С помощью своих коллег среди сотрудников полиции полицейский связался со специалистом по исследованию ДТП в ШТА и сообщил о предположении, что боковое ограждение не сработало так, как должно было сработать (поскольку автомобиль пробил ограждение и вдобавок врезался в бетонный столб вблизи ограждения). Когда женщина-водитель спустя две недели скончалась, полиция отправила информацию о ДТП в соответствии с соглашением между ШТА и полицией.

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

16. Полиция направила информацию о ДТП в соответствии с соглашением между ШТА и полицией.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

17. Полиция направила информацию о ДТП в соответствии с соглашением между ШТА и полицией.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

18. После каждого ДТП полиция направляла информацию о ДТП в соответствии с соглашением между ШТА и полицией. Специалисты по исследованию

ДТП быстро установили, что ДТП с участием грузовых автомобилей и велосипедистов представляют собой проблему, которую можно рассмотреть в рамках процесса OLA, что и было сделано.

19. ШТА и специалист, участвовавший в исследовании данного ДТП, выступали в качестве источников информации на совещаниях с заинтересованными сторонами.

II. Доступ к источникам данных и сбор данных и информации

20. Специалист по исследованию ДТП регулярно собирает данные:

a) от полиции: на первом этапе отправляется предварительный отчет с информацией о месте ДТП и транспортном(ых) средстве(ах), участвовавшем(их) в ДТП. На последующем этапе в ШТА направляется отчет о полицейском расследовании. Данные поступают от полиции в ШТА на основании соглашения между этими двумя ведомствами. Кроме того, специалисты по исследованию ДТП со стороны ШТА поддерживают контакты с полицией на протяжении всего расследования;

b) от Национального судебно-медицинского совета: в соответствии с юридическими требованиями в каждом случае гибели в ДТП проводится вскрытие. В большинстве случаев на тех же основаниях проводится судебно-медицинская токсикологическая экспертиза. Результаты вскрытия и судебно-медицинской токсикологической экспертизы включаются в отчет о полицейском расследовании. ШТА установила прямые контакты, для того чтобы обеспечить прямой обмен информацией между этими двумя ведомствами;

c) с места ДТП: специалист по исследованию собирает данные о месте ДТП, после того как заканчивается спасательная операция. Как правило, он собирает информацию о месте ДТП в пятидневный период после ДТП. В ходе осмотра места ДТП специалист собирает данные о тех параметрах, которые считаются важными для исследования данного ДТП. При этом необходимо собрать информацию о ряде обязательных параметров;

d) от Шведского транспортного агентства: в сферу ответственности этого ведомства входит регистрация транспортных средств и водительских удостоверений в Швеции. Исследователи ДТП имеют прямой доступ к базе данных этого ведомства, откуда они могут непосредственно получать данные и информацию;

e) о транспортном средстве: специалист по исследованию ДТП собирает данные о транспортном средстве. В ходе осмотра транспортного средства он фиксирует данные, которые считаются важными для исследования ДТП. При этом необходимо собрать информацию о ряде обязательных параметров;

f) от Шведской транспортной администрации: необходимая информация о дорогах поступает благодаря личным контактам и базам данных в организации. Эти контактные лица могут также участвовать в работе аналитической группы на более позднем этапе;

g) от службы спасения: служба спасения располагает первичной информацией о спасательной операции и фотографиями с места ДТП. Как правило, специалист по исследованию получает эти данные благодаря прямым контактам со службой спасения.

21. Можно использовать также другие источники данных в зависимости от их полезности и при условии, что имеется возможность сотрудничества по конкретному случаю. Примеры таких источников данных:

a) изготовитель транспортного средства, участвовавшего в ДТП;

b) дорожная служба (если это не ШТА), когда речь идет о муниципалитете или частной дороге, открытой для общего пользования.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации аварийного ограждения

22. Специалист по исследованию ДТП воспользовался всеми указанными выше источниками данных. Вместе с тем в конкретном случае некоторые из этих источников имели большее значение.

23. Вначале поступила информация от полиции, благодаря чему удалось установить местонахождение транспортного средства и осмотреть его. Поскольку ДТП произошло на сильно загруженном скоростном шоссе, движение на месте ДТП было восстановлено до того, как специалист по исследованию ДТП смог осмотреть его. Специалист посетил место ДТП на более позднем этапе исследования и получил важные данные и информацию от полиции и службы спасения, а также от сотрудников ШТА, которые занимались реконструкцией места ДТП. Информация, полученная от Национального судебно-медицинского совета, позволила в значительной степени прояснить вопрос о том, каким образом молодая женщина получила травмы, приведшие к ее гибели. Помимо сбора стандартных данных, специалист по исследованию ДТП собрал данные и информацию, которые касались бокового ограждения и обочины шоссе.

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

24. Специалист по исследованию ДТП использовал все указанные выше источники данных. Вместе с тем в конкретном случае некоторые из этих источников имели большее значение.

25. Вначале поступила информация от полиции, благодаря чему удалось установить местонахождение транспортного средства и осмотреть его. При осмотре транспортного средства специалист по исследованию ДТП установил, что часть центрального ограждения зацепилась за ходовую часть автомобиля. Поскольку место ДТП находилось на скоростном шоссе, специалисту было сложно туда попасть, и он обратился к сотрудникам ШТА с просьбой реконструировать место ДТП для получения соответствующих данных и информации. После этого он выяснил, что произошло с центральным ограждением, и признал, что оно могло стать одним из факторов ДТП. Затем специалист по исследованию ДТП связался с экспертами по ограждениям в ШТА, для того чтобы получить дополнительную информацию о конкретном типе ограждения, фигурировавшем в данной аварии. Он связался также с сотрудниками ШТА, занимающимися эксплуатацией шоссе, для получения дополнительной информации об особенностях дорожного полотна.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

26. Специалист по использованию ДТП использовал все указанные выше источники данных. Вместе с тем в конкретном случае некоторые источники имели большее значение.

27. Вначале поступила информация от полиции, благодаря чему удалось установить место ДТП, местонахождение транспортного средства и осмотреть их. В ходе осмотра места ДТП специалист по исследованию ДТП с помощью дополнительных контактов с представителями полиции установил, что полиция располагала достаточно достоверными сведениями о том, что гибель человека в данном случае стала результатом самоубийства. Специалист по исследованию ДТП продолжил собирать данные и информацию и тщательно осмотрел место ДТП. После того как специалист по ДТП осмотрел транспортное средство, он обнаружил, что подушки безопасности в момент столкновения не сработали. Он связался с производителем транспортного средства через экспертов по транспортным средствам в ШТА. В результате был проведен совместный осмотр с производителем транспортного средства, благодаря чему специалист

по исследованию ДТП получил дополнительную информацию и смог лучше понять особенности этого дорожно-транспортного происшествия.

28. Позже вскрытие показало, что, вероятнее всего, подушки безопасности в данном случае не предотвратили бы смертельный исход.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

29. В каждом случае гибели, связанном с тем или иным типом ДТП, специалисты по исследованию ДТП использовали все источники данных. Вместе с тем в конкретных случаях некоторые источники имели большее значение.

30. В анализе дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов и грузовых автомобилей, совершающих правый поворот, данные и информация от полиции имели особенно большое значение, поскольку на грузовом автомобиле обычно не было каких-либо следов ДТП в тот момент, когда специалист по исследованию ДТП получал возможность осмотреть его. Важное значение для специалиста по исследованию ДТП имели также свидетельские показания, записанные полицией. Затем проводился осмотр места ДТП и транспортных средств. Как правило, вскрытие подтверждало предположение о том, что на велосипедиста был совершен наезд.

31. Данные и информация, полученные в ходе исследования ДТП, использовались в качестве источников информации на совещаниях группы по сотрудничеству с заинтересованными лицами.

III. Юридические аспекты

32. В Швеции органы государственной власти могут предоставлять данные и информацию исходя из принципа открытого доступа. Согласно этому принципу общественность имеет право на доступ к официальным документам. К официальным документам, как правило, относятся документы, получаемые или отправляемые правительственными ведомствами и другими государственными органами, например письма, постановления и запросы. Этот принцип наделяет также чиновников и других сотрудников центральных органов власти, муниципалитетов, служб и т.д. правом на свободу коммуникации. Это означает, что, за некоторыми исключениями, ШТА может сотрудничать с основными заинтересованными ведомствами, такими как полиция, служба спасения и т.д. Вместе с тем коммуникация должна осуществляться в соответствии с нормами закона, касающимися конфиденциальности.

33. С целью получения данных и информации об использовании наркотических средств и алкоголя или иной информации, которая может затрагивать личную жизнь и достоинство человека, деятельность ШТА ограничивается также требованиями в отношении конфиденциальности, содержащимися в специальном положении закона о конфиденциальности.

IV. Метод исследования

34. Углубленные исследования являются одним из элементов безопасного системного подхода и основаны на принципах «нулевой концепции». Как отмечалось во введении, задачей таких исследований является поиск слабых мест в транспортной системе, которые становятся причиной гибели людей. Эти слабые стороны сопоставляются с моделью безопасного дорожного движения, которая формируется на базе принципов «нулевой концепции». В рамках этой модели на уровне системы устанавливается способ взаимодействия ряда факторов, необходимых для обеспечения безопасного дорожного движения. Точкой отсчета в данной модели и предварительным условием безопасной поездки служат психологическое и физическое состояние человека и связанные с этим ограничения. Основным ограничивающим фактором является человеческая способность

выдерживать внешнее насилие, которое можно рассматривать как фиксированную вводную. Пассивная безопасность, т.е. способность системы к снижению травматизма, определяется комплексом стандартов безопасности транспортных средств и дорог/улиц. Общая способность этих компонентов снизить травматизм определяет безопасную скорость в данной системе. Если необходимо увеличить скорость, то следует повысить уровень безопасности транспортных средств, дорог/улиц и/или участников дорожного движения. Недостатки системы могут быть компенсированы снижением скорости.

V. Состав аналитической группы

35. В руководящих принципах углубленных исследований ШТА указано, какие специалисты должны входить в состав аналитической группы. Речь может идти как о внутренних сотрудниках (ШТА), так и о внешних экспертах (от других заинтересованных сторон). Исходя из цели углубленных исследований в аналитическую группу всегда включаются следующие эксперты:

- a) специалист по исследованию ДТП. В большинстве случаев это специалист/специалисты, который(ые) провел(и) исследование;
- b) эксперт по безопасности дорожного движения, обладающий специальными знаниями по вопросам безопасности дорожного движения;
- c) проектировщик дорог или аналогичный эксперт, обладающий общими знаниями технических аспектов, а также параметров и показателей безопасности дороги;
- d) инженер-автомобилестроитель или аналогичный эксперт, обладающий общими знаниями технических аспектов, а также активных и пассивных параметров безопасности транспортного средства;
- e) специалист в области поведенческих наук или аналогичный эксперт, обладающий пониманием человеческих факторов;
- f) врач или аналогичный эксперт, хорошо знающий физические способности человека переносить столкновения и понимающий, как медицинские препараты, возраст, заболевания и т.д. влияют на способность человека действовать безопасным образом в рамках системы.

36. При необходимости к работе привлекаются другие эксперты, включая сотрудников полиции и службы спасения, патологоанатомов, сотрудников дорожных служб, экспертов в области дорожного регулирования и т.д. В состав аналитической группы могут быть также включены эксперты, задействованные на стадии предварительного анализа, предшествовавшей проведению исследования.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации ограждения

37. Помимо экспертов, постоянно привлекающихся к работе в составе аналитической группы, в нее были также включены специалист по эксплуатации дорог и один из сотрудников отдела, который занимается планированием инвестиций в дорожную инфраструктуру.

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

38. Помимо экспертов, постоянно привлекающихся к работе в составе аналитической группы, в нее был включен специалист по эксплуатации дорог.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

39. Помимо экспертов, постоянно привлекающихся к работе в составе аналитической группы, какие-либо другие эксперты не привлекались. (Был пригла-

шен, но не смог принять участие эксперт от изготовителя транспортного средства, который участвовал в его осмотре.)

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

40. После исследования каждого ДТП с участием грузового автомобиля и велосипедиста проводился анализ. Помимо экспертов, постоянно привлекающихся к работе в составе аналитической группы, в ней также приняли участие эксперты от некоторых изготовителей транспортных средств, причастных к ДТП.

41. Среди участников группы по сотрудничеству с заинтересованными лицами можно назвать представителей автомобилестроителей, муниципалитетов, полиции и организаций по автомобильным и грузовым перевозкам.

VI. Реконструкция и анализ дорожно-транспортного происшествия и его последствий

42. Все выводы, которые делаются аналитической группой, должны опираться на факты. Задача аналитической группы заключается в том, чтобы:

- a) реконструировать наиболее вероятную цепь событий на этапах до, во время и после ДТП;
- b) установить факторы, которые привели к смертельному исходу. При возможности также установить факторы, способствовавшие дорожно-транспортному происшествию;
- c) предложить возможные меры, необходимые для того, чтобы не допустить аналогичного развития событий в будущем.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации ограждения

43. В настоящем документе рассматривается только часть, касающаяся реконструкции и имеющая отношение к результатам анализа и выводам.

a) После первого столкновения автомобиль пересекает все три полосы движения (по которым автомобили движутся в одном направлении). Автомобиль врывается в боковое ограждение, причем происходит практически лобовое столкновение. За ограждением в пределах зоны деформации расположена бетонная опора моста. Был сделан вывод о том, что зона деформации между боковым ограждением и бетонной опорой слишком мала, в результате чего автомобиль входит в лобовое столкновение с опорой.

b) Факт столкновения машины с боковым ограждением под большим углом с учетом того, что бетонная опора расположена в зоне деформации, приводит к смертельному исходу. Делается также вывод о том, что даже в случае меньшего угла столкновения с боковым ограждением события могли бы развиваться аналогичным образом.

c) Возможные меры излагаются в разделе «Формулирование выводов и рекомендаций».

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

44. В настоящем документе рассматривается только часть, касающаяся реконструкции и имеющая отношение к результатам и выводам.

a) После того как автомобиль врывается в центральное ограждение, оно деформируется назад и вниз, поскольку почва слишком мягка, чтобы удерживать опоры ограждения. При снятии ограждения одну из опор вырывает из земли, и она зацепляется за ходовую часть автомобиля. Ограждение отрывается от следующих двух опор. Автомобиль смещается на пару метров вместе с опорой и ограждением, которые зацепились за ходовую часть, а затем начинает

вращаться, когда ограждение наконец удерживается опорами. В этот момент водителя наполовину выбрасывает из автомобиля.

b) Когда автомобиль вновь ударяется о центральное ограждение, водитель, оказавшись уже полностью вне автомобиля, раздавлен между автомобилем и ограждением. Было установлено, что водитель не был пристегнут ремнем безопасности.

c) Возможные меры представлены в разделе «Формулирование выводов и рекомендаций».

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

45. В настоящем тексте рассматривается только часть, касающаяся реконструкции и имеющая прямое отношение к результатам и выводам.

- Транспортное средство съехало с дороги под острым углом. После этого автомобиль на высокой скорости проехал около 50 м по обочине. При столкновении с каменной стеной передняя часть автомобиля приподнялась, а водителя, который не был пристегнут ремнем безопасности, подбрасывает к крыше автомобиля. Из-за высокой скорости автомобиля его передняя часть была практически полностью вдавлена в салон. После этого автомобиль вновь отбрасывает на дорогу. Когда погибшего человека извлекают из автомобиля, полиция обнаруживает записку о самоубийстве.
- Водитель скончался мгновенно из-за серьезных травм, полученных в тот момент, когда передняя часть автомобиля была вдавлена в салон.
- Это столкновение и полученные травмы были связаны с самоубийством. Тем не менее в разделе «Формулирование выводов и рекомендаций» рассматривается важный вывод, сделанный в ходе исследования этого ДТП.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

46. В настоящем тексте рассматривается только часть, касающаяся реконструкции и имеющая отношение к результатам и выводам.

47. Цепь событий, изложенная в ситуации 4, представляет собой общее описание повторяющихся событий, которые характерны для множества ДТП с участием грузовых автомобилей и велосипедистов. Анализируя каждое ДТП, аналитическая группа сделала вывод о том, что эти конкретные события стали важным фактором, способствовавшим ДТП со смертельным исходом. Это общее описание легло в основу дальнейшего анализа, проделанного заинтересованными сторонами.

- Во всех случаях велосипедисты, получившие смертельные травмы, находились с правой стороны от кабины водителя грузового автомобиля либо непосредственно перед ним на регулируемом перекрестке в городском районе. Во всех случаях водитель не знал о местонахождении велосипедиста. Когда загорается зеленый свет, оба участника дорожного движения начинают движение. Водитель грузовика намеревается повернуть направо, а велосипедист – проехать через перекресток прямо. Начиная поворачивать направо, грузовой автомобиль сталкивается с велосипедистом и сбивает его. Водитель автомобиля не подозревает о столкновении и продолжает поворот. Велосипедист, лежащий на земле, попадает под колеса грузового автомобиля.
- Велосипедист получает смертельные травмы, когда его переезжает грузовой автомобиль.
- В разделе «Выводы и рекомендации по результатам анализа» представлены возможные меры.

VII. Формулирование выводов и рекомендаций

48. Задача углубленных исследований заключается в повышении уровня безопасности путем анализа всех элементов транспортной системы. Поэтому выводы и рекомендации могут быть адресованы всем заинтересованным лицам, участвующим в проектировании и эксплуатации транспортной системы. В рамках ШТА рекомендации направляются в то подразделение, которое может внести в систему изменения, необходимые для повышения уровня безопасности.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации ограждения

49. В ходе анализа этого ДТП аналитическая группа пришла к заключению, что бетонный столб был расположен в зоне деформации ограждения. Сотрудник дорожной службы проинформировал аналитическую группу о том, что ограждение было передвинуто ближе к столбу, для того чтобы расширить обочину дороги. Также аналитической группе сообщили, что в данном районе ограждения были аналогичным образом передвинуты на обширном участке скоростного шоссе при реализации проекта по реконструкции обочины.

50. Аналитическая группа рекомендовала провести исследование скоростных шоссе в том районе, где осуществлялся данный проект, и в случае обнаружения дополнительных объектов жесткой конструкции составить план урегулирования этой проблемы с указанием способа решения и конкретных сроков.

Ситуация 2 – Неэффективность ограждения

51. При осмотре автомобиля специалист по исследованию из ШТА обнаружил, что ограждение зацепилось за ходовую часть автомобиля. Для выяснения ситуации он связался с предпринимателем, ответственным за эксплуатацию данной дороги и дорожного оборудования. Было установлено, что опоры центрального ограждения были недостаточно хорошо закреплены в грунте и не могли выдержать столкновение автомобиля с ограждением. Из-за этого опора согнулась, что привело к смятию самого ограждения. Аналитическая группа пришла к выводу, что, если опоры были бы установлены правильно, они удержались бы на месте и ограждение, скорее всего, выдержало бы это столкновение. Таким образом, ограждение сработало бы надлежащим образом и цепь событий была бы прервана.

52. Аналитическая группа рекомендовала ШТА разработать план действий по установке ограждений таким образом, чтобы их опоры были прочно закреплены в грунте.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

53. При осмотре транспортного средства специалист по исследованию ДТП установил, что ни одна из передних подушек безопасности не сработала. Хотя следователь располагал информацией о том, что это ДТП было спровоцировано попыткой самоубийства, специалист по исследованию из ШТА решил удостовериться, что в системе подушек безопасности не было никаких дефектов. Для этого он связался с изготовителем транспортного средства. В ходе совместного осмотра специалист ШТА и представитель компании-изготовителя установили, что сила удара была настолько высокой, что это привело к отключению системы подушек безопасности. Результаты анализа позволили изготовителю усовершенствовать систему подушек безопасности. Эта информация оказалась также важной с точки зрения расширения знаний экспертов в области транспортных средств в ШТА.

54. Аналитическая группа не представила никаких рекомендаций изготовителю транспортного средства.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

55. Аналитическая группа констатировала, что в каждом случае водитель грузового автомобиля не осознавал, что справа от него находится велосипедист. Аналитическая группа сделала вывод о том, что это важнейший момент, который необходимо учитывать для предотвращения случаев гибели, и рекомендовала принять меры, обеспечивающие улучшение видимости велосипедистов, в целях недопущения первоначального столкновения.

VIII. Реализация выводов и рекомендаций

56. Применение рекомендаций зависит от конкретной заинтересованной стороны. В целом последующая работа проводится путем поддержания:

- контактов между ШТА и заинтересованной стороной. ШТА не может каким-либо образом заставить ту или иную заинтересованную сторону действовать. Ее задача, скорее, заключается в том, чтобы поощрять заинтересованные стороны вносить изменения, направленные на повышение безопасности;
- контактов между отделом по исследованию дорожно-транспортных происшествий и теми подразделениями ШТА, которые имеют возможность внести изменения, направленные на повышение безопасности.

57. Таким образом, углубленные исследования могут рассматриваться в качестве одного из элементов системы управления безопасностью, которая используется ШТА для повышения безопасности благодаря мерам, принятым в рамках самой организации. Представленный выше метод сотрудничества OLA, на котором основывается ситуация 4, также может использоваться для применения выводов и рекомендаций.

Ситуация 1 – Бетонный столб в зоне деформации ограждения

58. ШТА провела исследование по выявлению других объектов жесткой конструкции, расположенных за ограждениями, которое позволило выявить несколько объектов, которые могут негативно повлиять на безопасность при аналогичном развитии цепи событий вблизи них. В результате был разработан план решения этих проблем с конкретными методами и сроками исполнения. ШТА проводит работу с указанными в этом плане объектами, направленную на систематическое снижение рисков травматизма при аналогичном развитии цепи событий. В большинстве случаев ШТА заменила тип ограждения вблизи объекта жесткой конструкции.

Ситуация 2 – Неэффективность барьера

59. Во время этого дорожно-транспортного происшествия ШТА занималась обновлением своей стратегии, касающейся ограждений. Выводы и рекомендации аналитической группы были учтены в новой стратегии. Кроме того, по результатам анализа был инициирован исследовательский проект по изучению характеристик грунта, с тем чтобы опоры ограждения выполняли функцию, для которой они предназначены.

Ситуация 3 – Подушка безопасности не сработала

60. Выводы, сделанные в результате анализа, позволили изготовителю транспортного средства усовершенствовать выпускаемые им системы безопасности. Эта информация оказалась также весьма полезной для экспертов по транспортным средствам в ШТА и была использована в их работе.

Ситуация 4 – Сотрудничество с заинтересованными сторонами

61. В ходе совещаний, посвященных сотрудничеству с заинтересованными сторонами, была предложена концепция «велосипедных зон». Принцип заключается в том, что стоп-линия для автотранспортных средств на регулируемых перекрестках несколько отодвигается назад. В результате для велосипедистов создается зона, где они могут остановиться при красном сигнале светофора. Это позволяет повысить заметность велосипедистов для водителей грузовых автомобилей на перекрестке и вывести велосипедистов из опасной зоны справа от грузовых автомобилей. Такая идея нашла широкое применение в городских районах Стокгольма.

62. Кроме того, результаты анализа позволили изготовителю грузовых автомобилей усовершенствовать свои системы безопасности. В частности, проводятся активные исследования, касающиеся радарных систем (которые, например, охватывают зону справа от водителя) и других мер по снижению риска наезда.

Приложение VIII-БИС

Многопрофильное исследование аварий (МПИА) в Финляндии

(См. главу 17, рекомендация 17.6.1 с)

I. Расследование дорожно-транспортных происшествий

1. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий проводят расследование всех дорожных и внедорожных транспортных происшествий со смертельным исходом в Финляндии (с 1970 года). Ими также расследуются дорожно-транспортные происшествия, сопровождающиеся серьезными травмами или только материальным ущербом. Изучение ДТП без смертельного исхода обычно ограничивается временем или регионом либо, например, призвано разъяснить конкретный вопрос.

2. Порядок проведения расследований регулируется законодательством о расследовании дорожных и внедорожных транспортных происшествий (24/2001). Расследования проводятся под руководством и контролем Комиссии по расследованию дорожно-транспортных происшествий, учрежденной Министерством транспорта и коммуникаций. В состав Комиссии по расследованию дорожно-транспортных происшествий входят, в частности, представители Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства внутренних дел, Министерства юстиции, Министерства образования, Министерства здравоохранения и социального обеспечения, Финской администрации автомобильных дорог, Администрации транспортных средств, Национального медико-юридического управления Финского совета по расследованию дорожно-транспортных происшествий, Центрального объединения по вопросам движения по автомобильным дорогам, Союза финских работников транспорта и «Лиикеннетурва» – центральной организации по вопросам безопасности дорожного движения в Финляндии. Финский центр автомобильного страхования занимается организацией расследований ДТП, использованием результатов таких расследований и информационным обеспечением.

3. В Финляндии Управление по расследованию аварий – бывший Совет по расследованию дорожно-транспортных происшествий (www.turvallisuu.stutkinta.fi/en/) – расследует все крупные дорожно-транспортные происшествия независимо от их характера. Если Управление по расследованию аварий решает приступить к расследованию, то расследование, начатое на основании закона 24/2001, прекращается. Тем не менее информация о расследовании доступна и в рамках схемы, действующей согласно закону 24/2001.

II. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий

4. Расследование дорожных и внедорожных транспортных происшествий проводится группами по расследованию ДТП (в общей сложности 20 групп). В состав группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий входят Председатель, заместитель Председателя и соответствующее число участников, обладающих достаточным объемом знаний с точки зрения расследования дорожно-транспортных происшествий. Членами группы являются:

- сотрудник полиции, Председатель;
- специалист по транспортным средствам;
- специалист по дорожному движению;

- врач;
- психолог;
- иные специалисты, например эксперт по железным дорогам, в зависимости от необходимости специальных знаний в ходе расследования ДТП.

5. В процессе проведения расследования группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий являются независимыми органами, призванными обеспечить нейтральность и непредвзятость расследования. Группы по расследованию не принимают решений по вопросам ответственности или компенсации.

III. Метод расследования: метод ВАЛТ, 2003 год (пересмотрен)

6. Основными особенностями метода ВАЛТ (2003 год) являются анализ причины дорожно-транспортного происшествия и принятие контрмер (модель накопления рисков, ВАЛТ). Последний вариант метода ВАЛТ был разработан в Университете Турку под руководством профессора Эско Кескинена.

A. Причина дорожно-транспортного происшествия

7. Отправной точкой данного метода расследования ДТП является анализ прямых и косвенных факторов риска. Изучение факторов риска предполагает также анализ обстоятельств возникновения серьезных последствий. Таким образом, факторы риска подразделяются на две категории: факторы, повлиявшие на причину дорожно-транспортного происшествия, и факторы, которые привели к серьезным последствиям.

B. Принятие ответных мер и предложения по повышению безопасности

8. Фундаментом для выработки предложений в сфере безопасности является концепция, в соответствии с которой необходимо установить, во-первых, все факторы, которые могли бы помочь предотвратить аварию, и, во-вторых, факторы, которые могли бы предотвратить смертельный исход или уменьшить травматизм.

9. Отправной точкой в деле подготовки предложений по повышению безопасности является попытка найти возможности для смягчения последствий или предотвращения ДТП в каждом прямом факторе риска, а также в тех косвенных факторах риска, которые повлияли на аварию. Рекомендации в области безопасности в свою очередь составляются исходя из возможностей для принятия профилактических мер. Такие рекомендации систематически анализируются в связи с каждым дорожно-транспортным происшествием.

Важные понятия:

- ключевое событие (что произошло);
- факторы риска (почему это произошло);
- прямые факторы риска;
- косвенные факторы риска;
- ущерб и факторы, повлиявшие на последствия (почему возникли серьезные последствия);
- травмы, причины травм и устройства безопасности (почему возникли серьезные последствия);

- возможные меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, предложения по улучшению и рекомендации в области безопасности (как предотвратить ДТП, как предотвратить последствия).

IV. Работа на месте дорожно-транспортного происшествия и сотрудничество между членами групп по расследованию

10. Группы по проведению расследований дорожно-транспортных происшествий получают информацию о ДТП либо из Центра оперативного реагирования, либо от старшего сотрудника местной полиции. По закону члены групп по расследованию имеют право получать доступ к месту ДТП и проводить расследования, осматривать транспортные средства и получать информацию, например из официального регистра, для установления причин дорожно-транспортного происшествия.

11. По возможности группа по расследованию начинает расследование на месте ДТП в полном составе. На месте происшествия с полицией и спасателями уточняются место аварии, направление движения участников ДТП и других лиц, найденные следы и общие характеристики дорожно-транспортного происшествия. После этого группа по расследованию договаривается о порядке действий, например об опросе участников, проверке транспортных средств, необходимости специального расследования, помощи в перемещении или подъеме транспортных средств и т.д. Затем каждый из членов группы начинает собственное расследование на месте происшествия.

12. Прибыв на место дорожно-транспортного происшествия, группа по расследованию изучает и регистрирует местоположение участников ДТП и оставшиеся следы. На основе полученной информации специалист по дорожному движению или другой член группы рисует схему происшествия, включая последовательность событий до удара, местонахождение и положение транспортных средств в момент удара и итоговое положение. Кроме того, на схеме отмечается местонахождение участников с интервалом, например, в одну секунду до аварии и после нее. На схеме указываются размеры, а также, по крайней мере, путь перемещения, тормозной путь или путь скольжения и точки остановки, и схема делается с максимально возможным соблюдением масштаба. Этот рисунок приобщается к досье расследования в качестве приложения.

13. Член группы, специализирующийся на реконструкции событий, при помощи расчетов восстанавливает движение транспортных средств до и после аварии. Из этих расчетов можно получить необходимую информацию, касающуюся скорости перед основным событием и в момент удара, для изучения дорожно-транспортного происшествия и для его регистрации на соответствующих бланках.

Данные, подлежащие сбору:

- информация о водителе, получаемая из опроса водителя/пешехода либо их родственника или очевидца;
- изучение транспортного средства на месте ДТП, сведения из Системы информации о движении транспортных средств (Финское агентство безопасности на транспорте);
- осмотр дороги, анализ погодных условий и обстановки на месте ДТП;
- материалы вскрытия и другая судебно-медицинская документация, история болезни;
- данные предварительного полицейского расследования, информация о предупреждениях, правонарушениях и запретах на вождение транспортного средства;

- следы события и рисунки для восстановления событий и определения тяжести аварии.

14. При расследовании ДТП и сборе данных используются стандартизированный метод ВАЛТ (2003 год) и утвержденные стандартные бланки. Стандартизация метода повышает качество и полезность получаемой информации.

V. Цели

15. Основной целью является подготовка данных и предложений в области повышения безопасности дорожного движения посредством изучения дорожных и внедорожных транспортных происшествий. На практике базы данных пополняются за счет информации о расследованиях на местах ДТП и доступны для работы по повышению безопасности дорожного движения, как это предусмотрено законодательством о защите информации:

- данные, собранные в ходе расследований на местах ДТП, регистрируются на бланках расследования и касаются участников, событий и обстоятельств. Они составляют основу для описания и анализа события, и из них формируется база данных о дорожно-транспортных происшествиях;
- в ходе реконструкции ДТП изучаются ход событий и расчеты, в которых определяются возможности для предотвращения аварии. Реконструкция дает важнейшую информацию для анализа и компьютерного учета дорожно-транспортных происшествий;
- в ходе анализа дорожно-транспортного происшествия тщательно изучаются разъяснительная информация о ДТП и факторы, увеличившие его вероятность, и предложения по мерам безопасности;
- на основе вышеописанного процесса готовится доклад о проведенном расследовании и составляется досье из собранных документов, которое представляется в Финский центр автомобильного страхования. Доклад о проведенном расследовании включает в себя, например, описание характера дорожно-транспортного происшествия, факторов, приведших к ДТП, результатов ДТП, а также предложения по повышению безопасности дорожного движения, сформулированные группой по расследованию. В окончательном виде доклад о проведенном расследовании находится в открытом доступе. Другие документы, собранные в связи с расследованием, являются конфиденциальными. Собранные материалы расследования передаются в реестр информации о дорожно-транспортных происшествиях. Данные, содержащиеся в реестре информации ДТП, могут быть бесплатно переданы властями для использования в научных и статистических исследованиях и в работе по повышению безопасности дорожного движения;
- в ходе расследования или после его завершения группа по расследованию выносит рекомендации для улучшения положения дел на местном уровне. Собранные информация и результаты анализа используются в исследованиях, учебной подготовке, представлении отчетов и в другой практической работе по повышению безопасности дорожного движения, а также для совершенствования деятельности по расследованию и повышению безопасности дорожного движения на основе научных исследований. Кроме того, информация играет важную роль в работе по повышению безопасности дорожного движения в Финляндии.

VI. Реализованные выводы и рекомендации

16. Согласно законодательству после завершения расследования составляется доклад, содержащий соответствующие выводы. Доклад о проведенном расследовании включает в себя описание характера дорожно-транспортного про-

исшествия, факторов, приведших к ДТП, и последствий ДТП, а также предложения по повышению безопасности дорожного движения, сделанные группой по расследованию дорожно-транспортных происшествий.

17. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий могут представлять властям предложения, касающиеся принятия мер по повышению безопасности дорожного движения на основе рекомендаций. Комиссия по расследованию дорожно-транспортных происшествий также может принять решение о представлении предложений на основе проведенного расследования.

18. В 2012 году группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий сформулировали более 2 000 рекомендаций, касающихся мер по повышению безопасности дорожного движения. Кроме того, в ходе расследования или после его завершения группа по расследованию выносит рекомендации для улучшения положения дел на местном уровне. Далее группа по расследованию в служебном порядке уведомляет Финское агентство безопасности на транспорте о дефектах или недоработках в конструкции и оборудовании транспортного средства или спасательном оборудовании, которые угрожают безопасности и требуют немедленного вмешательства и решения проблемы.

19. В законе ничего не сказано о выполнении рекомендаций. Однако ФЦАС отслеживает их выполнение и ведет с властями переговоры о реализации предложений в области безопасности.

VII. Расследованные дорожно-транспортные происшествия

- 2012 год: расследовано 400 дорожно-транспортных происшествий, из которых:
 - 255 ДТП со смертельным исходом, в том числе:
 - 207 ДТП с участием автотранспортных средств;
 - 28 ДТП с участием пешеходов;
 - 20 ДТП с участием велосипедистов;
 - 145 иных ДТП (дорожно-транспортных происшествий, сопровождавшихся серьезными травмами или только материальным ущербом, либо внедорожных транспортных происшествий со смертельным исходом);
 - 5 внедорожных транспортных происшествий со смертельным исходом;
 - 24 ДТП с участием мотоциклов и мопедов, повлекших за собой травмы;
 - 42 ДТП с участием большегрузных транспортных средств, повлекших за собой травмы или крупный материальный ущерб;
 - 21 ДТП с участием транспортных средств повышенной проходимости или снегоходов, повлекшее за собой травмы;
 - 43 иных ДТП, сопровождавшихся серьезными травмами или только материальным ущербом.

VIII. Хронология расследования дорожно-транспортных происшествий

- Первое ДТП было расследовано 8 марта 1968 года;
- компьютерная база данных ведется с 1970 года;
- законодательство принято в 2001 году;
- метод ВАЛТ, последний пересмотр в 2003 году;

- бланки расследований размещены в Интернете с 2009 года.

IX. Финансирование

20. Расследования дорожно-транспортных происшествий финансируются за счет сбора на повышение безопасности дорожного движения, взимаемого вместе с взносами страхования автогражданской ответственности. Размер этого сбора ежегодно утверждается постановлением Министерства здравоохранения и социального обеспечения.

X. Регулярные статистические публикации на базе материалов реестра информации о дорожно-транспортных происшествиях

- Ежегодный доклад ВАЛТ: обзорный доклад о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, расследованных в течение года;
- предварительный доклад ВАЛТ: квартальный предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом;
- предварительные данные ВАЛТ о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с употреблением алкоголя: предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя, за предшествующий год.

XI. Международное сотрудничество

21. Развивается сотрудничество с такими европейскими проектами МПИА, как «Сеть безопасности» и «Дакота». В рамках проекта «Сеть безопасности» были разработаны требования для проведения и поощрения во всех государствах-членах транспарентных и независимых расследований дорожно-транспортных происшествий в соответствии с общей европейской методологией расследований (http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP4/sn_wp4_d4p5_final.pdf).