



НАЦІОНАЛЬНИЙ СТАНДАРТ УКРАЇНИ

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Вимоги та настанова щодо застосування
(ISO 39001:2012, IDT)

ДСТУ ISO 39001:2015

Відповідає офіційному тексту

З питань придбання офіційного видання звертайтеся
до національного органу стандартизації
(ДП «УкрНДНЦ» <http://uas.org.ua>)

ПЕРЕДМОВА

1 ВНЕСЕНО: Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ») спільно з Технічним комітетом стандартизації «Дорожній транспорт» (ТК 80)

ПЕРЕКЛАД І НАУКОВО-ТЕХНІЧНЕ РЕДАГУВАННЯ: **В. Агеєв**, канд. техн. наук (науковий керівник);
Н. Баран; **М. Євтушенко**; **А. Редзюк**, канд. техн. наук, **В. Терещенко**; **А. Хабутдінов**

2 НАДАНО ЧИННОСТІ: наказ ДП «УкрНДНЦ» від 29 жовтня 2015 р. № 101 з 2017–07–01

3 Національний стандарт відповідає міжнародному стандарту ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use (Система управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова щодо застосування)

Ступінь відповідності — ідентичний (IDT)

Переклад з англійської (en)

4 УВЕДЕНО ВПЕРШЕ

Право власності на цей документ належить державі.
Відтворювати, тиражувати і розповсюджувати його повністю чи частково
на будь-яких носіях інформації без офіційного дозволу заборонено.
Стосовно врегулювання прав власності треба звертатися до ДП «УкрНДНЦ»

ДП «УкрНДНЦ», 2015

ЗМІСТ

	С.
Національний вступ	V
Вступ	V
1 Сфера застосування	1
2 Нормативні посилання	2
3 Терміни та визначення понять	2
4 Загальні положення організації	5
4.1 Розуміння організації та її загальних положень	5
4.2 Розуміння потреб та очікувані результати для зацікавлених сторін	6
4.3 Визначення сфери застосування системи управління БДР	6
4.4 Система управління БДР	6
5 Лідерство	6
5.1 Лідерство та зобов'язання	6
5.2 Політика	7
5.3 Організаційні обов'язки, відповідальність і повноваження	7
6 Планування	7
6.1 Загальні положення	7
6.2 Дії щодо усунення ризиків та можливості їх виникнення	7
6.3 Коефіцієнти ефективності БДР	7
6.4 Цілі БДР та планування їх досягнення	8
7 Підтримування	9
7.1 Взаємодія	9
7.2 Ресурси	9
7.3 Компетентність	9
7.4 Обізнаність	9
7.5 Інформування	9
7.6 Задokumentована інформація	10
7.6.1 Загальні положення	10
7.6.2 Створення та оновлення	10
7.6.3 Контролювання задokumentованої інформації	10
8 Функціонування	10
8.1 Операційне планування та контролювання	10
8.2 Готовність до надзвичайних ситуацій та реагування на них	10
9 Оцінювання показників діяльності організації	11
9.1 Моніторинг, вимірювання, аналізування та оцінювання	11
9.2 Розслідування дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод на дорогах ...	11
9.3 Внутрішній аудит	11

ДСТУ ISO 39001:2015

9.4 Критичне аналізування з боку керівництва	12
10 Поліпшування	12
10.1 Невідповідність та коригувальні дії	12
10.2 Постійне поліпшування	12
Додаток А Настанова щодо застосування цього стандарту	13
Додаток В Міжнародна діяльність стосовно структури управління безпекою дорожнього руху	22
Додаток С Відповідність між ISO 39001:2012, ISO 9001:2008 та ISO 14001:2004	26
Бібліографія	30
Додаток НА Перелік національних стандартів України, згармонізованих з міжнародними нормативними документами, на які є посилання у цьому стандарті	30

НАЦІОНАЛЬНИЙ ВСТУП

Цей стандарт є переклад ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use (Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова щодо застосування).

Технічний комітет, відповідальний за цей стандарт, — ТК 80 «Дорожній транспорт».

Стандарт містить вимоги, які відповідають чинному законодавству України.

До стандарту внесено такі редакційні зміни:

- слова «цей міжнародний стандарт» та «цей документ» замінено на «цей стандарт»;
- структурні елементи цього стандарту: «Титульний аркуш», «Зміст», «Передмову», «Національний вступ», першу сторінку, «Терміни та визначення понять» і «Бібліографічні дані» — оформлено відповідно до вимог національної стандартизації України;
- вилучено «Передмову» до ISO 39001:2012 як таку, що не стосується цього стандарту;
- англійський термін «vehicle» перекладено як «колісний транспортний засіб» та замінено на скорочення «КТЗ» відповідно до прийнятої в Україні термінології, для приведення у відповідність до Закону України від 10.02.2000 року № 1448-III «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та машин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року»;
- вилучено переклад виразу «to entry», наведений після слів «Примітка», для приведення у відповідність до тексту стандарту з вимогами ДСТУ 1.5;
- до 3.30, 3.34, 3.44 долучено «Національні примітки» для уточнення тлумачення термінів з урахуванням законодавства України;
- виправлено помилки:
 - у 3.43 розділу 3 замінено посилання (3.16) на (3.15);
 - у таблиці В.1 додатка В замінено посилання для рядка «Законодавство» «6.2» на «6.3», а для рядка «Заходи»: «6.2 с)» на «6.3 с)»;
 - до розділу «Бібліографія» долучено нормативний документ ISO Guide 73:2009, зазначений у примітці 3 до 3.29;
- долучено національний додаток НА Перелік національних стандартів України, згармонізованих з міжнародними нормативними документами, на які є посилання у цьому стандарті.

Копії нормативних документів, на які є посилання у цьому стандарті, можна отримати в Національному фонді нормативних документів.

ВСТУП

Безпека дорожнього руху (БДР) є світовою проблемою. Встановлено, що кожний рік на дорогах по всьому світу гинуть приблизно 1,3 мільйона людей, а від 20 мільйонів до 50 мільйонів людей отримують травми, причому цей показник постійно збільшується.

Цей стандарт надає метод, який допомагає організаціям зменшити та у майбутньому запобігти смертельним ризикам та значних травм, пов'язаних із дорожньо-транспортними аваріями. Результатом застосування цього методу може бути більш економічно-ефективне використання системи дорожнього руху.

Цей стандарт визначає основи передового досвіду управління БДР, які дають можливість організаціям отримати бажані результати БДР.

Цей стандарт можуть застосовувати як громадські, так і приватні організації, які взаємодіють із системою дорожнього руху. Його можуть застосовувати внутрішні та зовнішні сторони, зокрема органи сертифікації, щоб оцінити здатність організації дотримувати вимоги.

Всесвітній досвід показує, що значне зниження смертності та важких травм можна досягти у разі впровадження комплексного методу системного підходу стосовно безпеки до БДР. Він полягає у чітких та однозначних результатах діяльності БДР та дії на основі фактичних даних за підтримкою відповідного організаційного ефективного управління [9], [11], [12].

Уряд не може самостійно досягнути зниження цих показників. Організації всіх типів та розмірів, також як і окремі учасники дорожнього руху, мають важливе значення у цьому процесі. У разі впровадження цього стандарту організації спроможні досягти:

ДСТУ ISO 39001:2015

— результати БДР на рівнях, які перевищують ті, що можуть бути досягнуті у разі дотримання відповідності законам та стандартам, і

— їхні власні цілі, та, одночасно, сприяти виконанню соціальних завдань.

Система управління, наведена у цьому стандарті, звертає особливу увагу організацій на цілі та завдання БДР і настанови щодо планування дій для досягнення цих цілей, застосовуючи системний підхід щодо безпеки у сфері БДР. У додатку В наведено категорії результатів БДР, системний підхід щодо безпеки та основи передового досвіду управління БДР.

У додатку А наведено деякі настанови щодо застосування цього стандарту.

Систему управління БДР може бути впроваджено або поєднано із іншими системами управління та процесами усередині організації (див. також додаток С).

Цей стандарт сприяє застосуванню процесів, що повторюються (планування, функціонування, перевіряння, дія), підходу, який спрямовує організації на отримання результатів від дії БДР.

Код УКНД 03.220.20

ДСТУ ISO 39001:2015 Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування

Місце зміни	Надруковано	Має бути
С. 1	Чинний від 2017-07-01	Чинний від 2016-01-01

(ІПС № 1—3—2016)

НАЦІОНАЛЬНИЙ СТАНДАРТ УКРАЇНИ

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Вимоги та настанова щодо застосування

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Требования и руководство по применению

ROAD TRAFFIC SAFETY (RTS)
MANAGEMENT SYSTEMS

Requirements with guidance for use

Чинний від 2017-07-01

*2016. 01. 01.
wep*

1 СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Цей стандарт установлює вимоги щодо систем управління безпекою дорожнього руху (БДР), які дають можливість організаціям, що взаємодіють із системами дорожнього руху, зменшити смертність та травматизм внаслідок дорожньо-транспортних аварій. Вимоги цього стандарту охоплюють розроблення та впровадження відповідної політики БДР, розроблення цілей та плану дій, які ураховують вимоги, встановлені законом та інші, до яких приєдналася організація, та інформацію щодо складових частин та показників БДР, що визначені організацією як такі, які вона може контролювати та на які матиме вплив.

Цей стандарт можуть застосовувати будь-які організації, незалежно від типу, розміру та продукції або послуг, які вони надають, і які мають за мету:

- a) покращити показники діяльності БДР;
- b) створити, впровадити, утримувати та покращити системи управління БДР;
- c) забезпечити відповідність встановленим принципам БДР, та
- d) показати відповідність вимогам цього стандарту.

Цей стандарт призначений вирішувати питання, пов'язані із управлінням БДР. Він не призначений для встановлення технічних вимог та вимог якості транспортування товарів та послуг (наприклад до доріг, дорожніх знаків/вогнів, автомобілів, трамваїв, послуг з вантажного та пасажирського перевезення, рятувальних та аварійних послуг).

Цей стандарт у жодному разі не передбачає однаковості структури систем управління БДР чи однаковості документації.

БДР є колективною відповідальністю. Цей стандарт не призначений для звільнення учасників дорожнього руху від їхнього обов'язку дотримуватися закону та особистої відповідальності. Він може підтримувати організацію у її зусиллях сприяти дотриманню вимог законодавства учасниками дорожнього руху.

Усі вимоги цього стандарту є загальними.

Якщо внаслідок характеру діяльності організації та її продукції неможливо застосувати деяку вимогу цього стандарту, можна розглянути питання щодо її вилучення, це вилучення та підставу щодо вилучення оформлюють відповідним документом.

Якщо вилучення зроблено, то декларувати відповідність цьому стандарту можна лише тоді, коли це вилучення не стосується спроможності організації успішно розроблювати, впроваджувати, підтримувати та покращувати систему управління БДР.

2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

У цьому стандарті немає посилань на нормативні документи.

3 ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ

Для цілей цього стандарту застосовують такі терміни та визначення позначених ними понять.

3.1 аудит (*audit*)

Систематичний, незалежний і задокументований процес (3.27) отримання доказів аудиту (3.4) та об'єктивного їхнього оцінювання, щоб визначити ступінь дотримування критеріїв аудиту (3.3).

Примітка 1. Аудит може бути внутрішнім (першою стороною) або зовнішнім (другою або третьою стороною), він також може бути скомбінованим (комбінування двох або більше напрямків).

Примітка 2. Терміни «докази аудиту» та «критерії аудиту» визначені в ISO 19011

3.2 аудитор (*auditor*)

Особа з виявленими особистими якостями й доведеною компетентністю (3.7), необхідними для проведення аудиту (3.1).

Примітка. Відповідні особисті якості аудитора описано в ISO 19011

3.3 критерії аудиту (*audit criteria*)

Сукупність політик, методик або вимог, що використовують як еталон, з яким порівнюють докази аудиту (3.4)

3.4 доказ аудиту (*audit evidence*)

Протоколи, виклади фактів чи інша інформація, що стосуються критеріїв аудиту (3.3) і можуть бути перевірені

3.5 оптимально доступна інформація (*best available information*)

Інформація, яку може отримувати організація та яка враховує будь-які відомі обмеження даних, або застосоване моделювання, або можливі розбіжності між експертами.

Примітка 1. Вона охоплює такі джерела інформації як експериментальні дані, наукові дослідження щодо безпеки, досвід, інформацію від користувачів, дані спостереження, прогнози та експертні оцінювання.

Примітка 2. Доступність інформації залежить від можливостей організації

3.6 зобов'язання (*commitment*)

Рівень роботи та прагнення щодо впровадження системи управління (3.16)

3.7 компетентність (*competence*)

Доведена здатність застосовувати знання та досвід для досягнення бажаних результатів

3.8 відповідність (*conformity*)

Виконання вимоги (3.28)

3.9 постійне поліпшення (*continual improvement*)

Повторювані дії щодо підвищення показників діяльності (3.23)

3.10 коригування (*correction*)

Дія, яку виконують, щоб усунути виявлену невідповідність (3.19)

3.11 коригувальна дія (*correction action*)

Дія, яку виконують, щоб запобігти невідповідності (3.19) та її повторному виникненню

3.12 смерть (*death*)

Втрата людиною життя внаслідок дорожньо-транспортної аварії (3.33).

Примітка. Існує широко застосовне міжнародне визначення смерті внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, якою вважають загиблу або померлу протягом 30 діб людини (або людей), окрім самогубства. У різних країнах можуть бути інші визначення цього терміна

3.13 задокументована інформація (documented information)

Інформація, яку організація (3.21) повинна контролювати і зберігати, та носії інформації, на яких її зберігають.

Примітка 1. Задокументована інформація може бути у будь-якому форматі, на будь-якому носії та від будь-якого джерела.

Примітка 2. Задокументована інформація може стосуватися:

- системи управління (3.16) разом із відповідними процесами (3.27);
- інформації, яку створили для управління організацією (документація);
- доказів щодо досягнення результатів (протоколів)

3.14 результативність (effectiveness)

Ступінь реалізації запланованих дій і досягнення запланованих результатів

3.15 зацікавлена сторона (interested party)

Особа чи організація (3.21), яка може впливати, підпадає під вплив або очікує можливість підпасти під вплив від рішення чи діяльності.

Примітка. До зацікавлених сторін можна віднести робітників, підрядників, постачальників, споживачів та інших відповідних третіх сторін, без обмеження цього переліку

3.16 система управління (management system)

Сукупність взаємозв'язаних та взаємодіючих елементів організації (3.21) для встановлення політики (3.24), цілей (3.20) та процесів (3.27) і досягнення цих цілей.

Примітка 1. Система управління може стосуватися одного чи кількох напрямків діяльності.

Примітка 2. Елементи системи управління охоплюють структуру організації, обов'язки та відповідальності, планування, функціонування та інше.

Примітка 3. Сферою застосування системи управління може бути вся організація, особливі та встановлені функції організації, особливі та встановлені частини організації, а також охоплювати одну чи більше функцій групи організацій

3.17 вимірювання (measurement)

Процес (3.27) для встановлення значення величини

3.18 моніторинг (monitoring)

Визначення стану системи, процесу (3.27) чи діяльності.

Примітка. Для визначення стану може бути потрібним перевіряння, контролювання та критичне спостереження

3.19 невідповідність (nonconformity)

Невиконання вимоги (3.28)

3.20 ціль (objective)

Результат, який має бути досягнутий.

Примітка 1. Ціль може бути стратегічною, тактичною або оперативною.

Примітка 2. Цілі можуть бути пов'язані із різними напрямками діяльності (фінанси, здоров'я, безпека та екологічні показники), та її можна встановлювати для різних рівнів (стратегії, загально-організаційних, проектування, товарів та процесів (3.27)).

Примітка 3. Ціль можна виразити іншим способом, наприклад, як заплановані кінцеві результати, завдання, критерії досягнення результату, як цілі БДР, або застосовуючи інші слова з подібним значенням (наприклад, намір, завдання чи очікуваний показник).

Примітка 4. У контексті систем управління БДР, цілі БДР встановлює організація відповідно до політики БДР для досягнення особливих результатів

3.21 організація (organization)

Особа чи група осіб, які мають власні посадові обов'язки щодо відповідальності, повноважень та взаємовідносин для досягнення своїх цілей (3.20).

Примітка. Поняття «організація» не обмежено та може бути застосовано до приватних підприємств, компаній, корпорацій, фірм, підприємств, органів, товариств, благодійних підприємств або навчальних закладів, їхніх частин або їхніх комбінацій, об'єднаних чи ні, громадських або приватних

3.22 використання зовнішнього джерела (дієслово) (outsource (verb))

Оформлення домовленості щодо виконання частини функцій або процесів (3.27) зовнішньою організацією (3.21).

Примітка. Зовнішня організація не належить до сфери управління системою (3.16), але до неї належить частина функцій або процесів, які їй передано на виконання

3.23 показник діяльності, характеристика (performance)

Вимірний результат.

Примітка 1. Показники діяльності можуть відноситися до кількості або якості показників.

Примітка 2. Показники діяльності можуть встановлювати зв'язок між управлінням діяльністю, процесами (3.27), товарами (охоплюючи послуги), системами чи організаціями (3.21)

3.24 політика (policy)

Наміри та спрямованість організації (3.21), що їх офіційно сформулювало найвище керівництво (3.45).

Примітка. Політику БДР вважають основою для діяльності та встановлення цілей БДР (3.20) і завдання БДР (3.43)

3.25 запобіжна дія (*preventive action*)

Дія, яку виконують, щоб усунути причину виявленої невідповідності (3.19)

3.26 методика, процедура (*procedure*)

Установлений спосіб виконання роботи чи процесу (3.27)

3.27 процес (*process*)

Сукупність взаємопов'язаних або взаємодійних робіт (операцій), що перетворює входи на виходи

3.28 вимога (*requirement*)

Сформульовані потреба чи очікування, загальнозрозумілі чи обов'язкові.

Примітка 1. «Загальнозрозумілі» означає, що є звичаєм або загальноприйнятною практикою для організацій та зацікавлених сторін вважати потребу чи очікування, про які йдеться, самі собою зрозумілими.

Примітка 2. Установлена вимога — це вимога, сформульована, наприклад, у задокументованій інформації

3.29 ризик (*risk*)

Результат невизначеності.

Примітка 1. Результат — це відхил від очікуваного: позитивний або негативний.

Примітка 2. Невизначеність — відсутність інформації, навіть часткової, щодо розуміння або знання події, її наслідків або можливості її виникнення.

Примітка 3. Ризик часто визначають посиланням на можливі події (як визначено в 3.5.1.3 ISO Guide 73:2009) та наслідки (як визначено в 3.6.1.3 ISO Guide 73:2009), або на їхні поєднання. У цьому стандарті ризики, пов'язані з БДР, належать до аварій (подія) та смертей і важких травм (наслідки).

Примітка 4. Ризик часто визначають у термінах поєднання наслідків події (охоплюючи зміни обставин) та можливістю виникнення останніх (як визначено в 3.6.1.1 ISO Guide 73:2009)

3.30 дорога (*road*)

Поверхня, призначена для руху колісних транспортних засобів (надалі — КТЗ) та людей разом із прилеглою територією.

Примітка 1. До дороги також належать залізничні колії, у разі наявності на одному рівні з нею залізничного переїзду, та діючі трамвайні колії

Національна примітка

Автомобільна дорога, вулиця (дорога) — це частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу.

3.31 дорожня система (*road network*)

Система доріг (3.30) на визначеній території

3.32 дорожній рух (*road traffic*)

Моторизоване та немоторизоване використання дороги (3.30)

3.33 дорожньо-транспортна аварія (*road traffic crash*)

Зіткнення або інша подія на дорозі (3.30), яка призвела до смерті (3.12), будь-якого тілесного ушкодження або матеріальних збитків.

Примітка. Цей стандарт звертає основну увагу організацій (3.21) на попередження смертей та важких тілесних ушкоджень (3.44) під час дорожньо-транспортних аварій за допомогою довгострокового та цільового поліпшування за визначений проміжок часу

3.34 дорожньо-транспортна пригода (*road traffic incident*)

Подія, що сталася внаслідок пошкодження складової частини дорожньо-транспортної системи (3.36) або її зовнішніх супутніх чинників.

Примітка 1. До пригод належать у тому числі дорожньо-транспортні аварії та інші менш значимі події.

Примітка 2. Прикладом складової частини, пошкодження якої може спричинити дорожньо-транспортні пригоди, можуть бути учасники дорожнього руху (3.37), КТЗ, дороги (3.30), а прикладом непередбачуваних зовнішніх супутніх чинників може бути удар блискавки або тварини

Національна примітка

В нормативно-правових актах України, зокрема у Правилах дорожнього руху, термін «дорожньо-транспортна пригода» визначено як «подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки».

3.35 безпека дорожнього руху (БДР) (*road traffic safety*) (RTS)

Умови та чинники, внаслідок яких виникають дорожньо-транспортні аварії (3.33) та дорожньо-транспортні пригоди (3.34) і які можуть (або мають можливість) спричинити смерть або важкі тілесні ушкодження для учасників дорожнього руху (3.37)

3.36 дорожньо-транспортна система (road traffic system)

Дороги (3.30), КТЗ, система швидкої медичної допомоги, учасники дорожнього руху (3.37) та їхня взаємодія

3.37 учасник дорожнього руху (road user)

Будь-яка особа на дорозі (3.30)

3.38 низька ефективність БДР (RTS deficiency)

Виникнення умов та чинників, пов'язаних із дорожньо-транспортною системою (3.36), які означають ознаки дорожньо-транспортних аварій (3.33) та дорожньо-транспортних пригод (3.34), які призводять або можуть призвести до смерті або до важких травм учасників дорожнього руху (3.37)

3.39 коригувальна дія БДР (RTS corrective action)

Дія, яку виконують, щоб усунути причину виникнення дорожньо-транспортних аварій (3.33)

3.40 показники діяльності БДР (RTS performance)

Вимірювані результати управління організацією (3.21) щодо її внеску в БДР (3.35).

Примітка. Застосовно до систем управління БДР результати можуть бути виміряні стосовно організації (3.21) щодо її політики (3.24) БДР, цілей (3.20) БДР, завдань БДР (3.43) та інших функційних вимог БДР

3.41 коефіцієнт ефективності дії БДР (RTS performance factor)

Вимірюваний коефіцієнт, складова частина або принцип участі в БДР (3.35), на які організація (3.21) може впливати і який дозволяє організації визначити свій вплив на БДР.

Примітка. Коефіцієнт дозволяє організації (3.21), разом з підрядниками та субпідрядниками, визначити зміни в показниках їхньої діяльності (3.23). Він є реальною та вимірюваною складовою частиною діяльності організації, яку вона застосовує задля того, щоб відстежувати показники своєї діяльності впродовж тривалого часу

3.42 запобіжна дія БДР (RTS preventive action)

Дія, яку виконують, щоб зменшити або усунути ризик (3.29) виникнення дорожньо-транспортної аварії (3.33)

3.43 завдання БДР (RTS target)

Детальні показники діяльності (3.23), що має бути досягнуто з урахуванням політики (3.24) та цілей (3.20), які організація (3.21) застосовує по відношенню до себе або разом із зацікавленими сторонами (3.15)

3.44 важка травма (serious injury)

Травма з тривалою дією на здоров'я людини або не менш важка шкода, нанесена тілу людини або його функціям під час дорожньо-транспортної аварії (3.33).

Примітка. У різних країнах застосовують різні визначення терміна важкої травми відповідно до часу перебування у лікарні травмованої людини. Важкість травми також можна визначити відповідно до медичного діагнозу або отримання інвалідності внаслідок дорожньо-транспортної аварії (3.33). Також у інших країнах можуть бути інші визначення цього терміна

Національна примітка

В Україні важкість травми, або важкість тілесного ушкодження (ушкодження, небезпечне для життя в момент заподіяння або таке, що спричинило втрату будь-якого органу чи його функцій, душевну хворобу або інший розлад здоров'я, пов'язаний зі стійкою втратою працездатності не менше, ніж на одну третину, або переривання вагітності, або непоправне знівечення обличчя) визначає судово-медична експертиза згідно з Кримінальним та Кримінально-процесуальним кодексом України на основі Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень.

3.45 найвище керівництво (top management)

Особа чи група осіб, яка спрямовує та контролює діяльність організації (3.21) на найвищому рівні.

Примітка 1. Найвище керівництво має право передавати повноваження та забезпечувати технічними засобами у межах організації.

Примітка 2. Якщо до сфери системи управління (3.16) входить лише частина організації, тоді до найвищого керівництва належать ті, хто спрямовує та контролює цю частину організації.

4 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ**4.1 Розуміння організації та її загальних положень**

Організація повинна визначити зовнішні та внутрішні проблеми, які мають відношення до її цілей та ті, що впливають на її спроможність досягнути очікуваний результат (результати) системи управління БДР.

Організація повинна:

— визначити свою роль у системі дорожнього руху;

- визначити процеси, відповідну діяльність і функції організації, які можуть впливати на БДР;
- визначити послідовність та взаємодію цих процесів, діяльність та функції.

4.2 Розуміння потреб та очікувані результати для зацікавлених сторін

Організація повинна визначити:

- зацікавлені сторони, які мають відношення до системи управління БДР;
- вимоги цих зацікавлених сторін;

— вимоги законодавства та інші вимоги, що мають відношення до БДР, до яких приєднується організація.

4.3 Визначення сфери застосування системи управління БДР

Організація має визначити межі та застосування системи управління БДР для встановлення її сфери.

Під час визначання цієї сфери організація має, зокрема, розглянути:

- зовнішні та внутрішні проблеми, зазначені в 4.1;
- вимоги, зазначені в 4.2, та
- планування вимог, зазначене в розділі 6.

Організація має визначити кінцевий результат, на який вона може впливати, своєї системи управління БДР, що забезпечить зниження кількості смертей та важких травм у дорожньо-транспортних аваріях, та у перспективі унеможливить їхнє виникнення.

Сфера застосування має бути доступна у вигляді задокументованої інформації.

4.4 Система управління БДР

Організація повинна розробити, запровадити, підтримувати та постійно поліпшувати систему управління БДР, охоплюючи потрібні процеси та їх взаємодію, відповідно до вимог цього стандарту.

5 ЛІДЕРСТВО

5.1 Лідерство та зобов'язання

Найвище керівництво повинно демонструвати лідерство та виконання своїх зобов'язань відповідно до системи управління БДР за допомогою:

— стеження, щоб політика БДР та цілі БДР були встановлені та збігалися зі стратегічним напрямком діяльності організації;

— забезпечення поєднання вимог системи управління БДР із виробничою діяльністю організації;

— забезпечення доступності засобів, потрібних для управління системою БДР;

— прийняття заходів щодо внесення до довгострокових цілей БДР ліквідацію смертей та важких травм, отриманих унаслідок дорожньо-транспортних аварій, а також прийняттю рішень щодо результатів БДР, які має бути досягнуто на проміжному етапі;

— роботи у партнерстві та співпраці з зацікавленими сторонами, удосконалюючи допомогу в досягненні встановленої цілі(-ей) БДР;

— забезпечення прийняття організацією процесних підходів у досягненні запланованих результатів БДР для переконання у тому, що на всіх відповідних рівнях організації застосовано відкриті процеси та оптимальні поліпшування;

— приділення уваги стратегічним діям та вибору конкретних напрямків діяльності за допомогою найкращої доступної інформації для досягнення кінцевих результатів системи управління БДР;

— інформування задля ефективного управління БДР та відповідності вимогам системи управління БДР;

— забезпечення засобами для розроблення, впровадження, підтримування та постійного поліпшування системи управління БДР;

— забезпечення досягнення кінцевих результатів системою управління БДР за допомогою зосередження на результатах БДР;

— забезпечення інформування посадовців організації щодо важливості дотримання відповідних норм законодавства для досягнення кінцевого результату системи управління БДР;

— направлення та підтримування окремих працівників для сприяння підвищенню ефективності системи управління БДР;

- постійного поліпшення;
- забезпечення інших відповідних функцій управління для представлення того, як лідерство застосовують у функційних обов'язках.

Примітка. Посилання на слово «виробнича діяльність» в цьому стандарті призначено для більш широкого розуміння тієї діяльності, яка становить основні цілі існування організації.

5.2 Політика

Найвище керівництво повинно встановити політику БДР, яка:

- a) відповідає цілям організації;
- b) забезпечує основу для встановлення цілей БДР та завдань БДР;
- c) охоплює зобов'язання щодо відповідності вимог, що застосовують;
- d) охоплює зобов'язання щодо постійного поліпшення системи управління БДР.

Політика має бути:

- доступною у вигляді задокументованої інформації;
- розповсюдженою всередині організації;
- доступною для зацікавлених сторін, за потреби.

5.3 Організаційні обов'язки, відповідальність і повноваження

Найвище керівництво повинно забезпечувати визначення відповідальності та повноважень для відповідних організаційних обов'язків та повідомити про це всередині організації.

Найвище керівництво має надати повноваження та призначити відповідальних осіб для:

- a) забезпечення відповідності системи управління БДР вимогам цього стандарту;
- b) звітування найвищому керівництву стосовно функціонування системи БДР разом із рекомендаціями щодо його поліпшення.

6 ПЛАНУВАННЯ

6.1 Загальні положення

Організація повинна діяти відповідно до процесу, який перевіряє поточну діяльність БДР, визначає ризики та можливості, вибирає основні коефіцієнти ефективності дії БДР для продовження роботи, аналізує їх для визначення перспективи та встановлює оптимальні цілі БДР, завдання БДР, а також плани для їхнього досягнення.

Під час перевіряння поточної діяльності БДР потрібно взяти до уваги загальні положення організації (див. розділ 4), а також її лідерство (див. розділ 5) разом із особливою увагою до процесів, відповідної діяльності та до функцій організації, які можуть впливати на БДР.

Потрібно надати, за потреби, кількісне оцінювання поточної діяльності БДР, причому оцінювання провести із урахуванням майбутніх наслідків у відповідності із основними коефіцієнтами ефективності дії БДР.

6.2 Дії щодо усунення ризиків та можливості їх виникнення

Під час планування робіт для системи управління БДР організація має враховувати питання, зазначені в 4.1, вимоги, зазначені в 4.2, визначити ризики та можливості їх виникнення, які потрібно усунути для:

- забезпечення досягнення кінцевого результату (результатів) системою управління БДР;
- запобігання, або зменшення небажаних наслідків;
- досягнення постійного поліпшення.

Організація повинна планувати:

- a) дії щодо усунення цих ризиків та можливостей їх виникнення;
- b) порядок дій:
 - внести та забезпечити виконання цих дій в процесах системи управління БДР;
 - оцінити ефективність цих дій.

6.3 Коефіцієнти ефективності БДР

Для використання у власній діяльності організація повинна визначити коефіцієнти ефективності дії БДР із такого переліку факторів схильності до ризиків, чинників кінцевих результатів щодо безпеки та чинників проміжних результатів щодо безпеки, залежно від загальних положень дії організації (див. розділ 4) та від ризиків і можливостей їх виникнення, які вона передбачає.

а) Чинники схильності до ризиків:

- відстань та інтенсивність дорожнього руху разом із типом КТЗ та учасниками дорожнього руху, на які може або не може впливати організація;
- об'єм продукту та/або послуг, наданих організацією.

б) Чинники кінцевих результатів щодо безпеки, тобто кількість смертей або важких травм.

с) Чинники проміжних результатів щодо безпеки: ці чинники пов'язані з плануванням, проектуванням та експлуатуванням дорожньої системи відповідно до вимог безпеки, з продуктами і послугами всередині неї, умовами щодо ввезення та вивезення цих продуктів, послуг та користувачів, а також відновлення та ремонтування об'єктів після дорожньо-транспортних аварій:

- проектування доріг та безпечна швидкість, зокрема беручи до уваги розділення (зустрічний рух та незахищені учасники дорожнього руху), узбіччя та проектування перехресть;
- використання відповідних доріг залежно від типу КТЗ, користувачів, типу вантажу та устаткування;
- використання засобів індивідуального захисту, особливо ременів безпеки, дитячих утримувальних пристроїв, велосипедних шоломів, мотоциклетних шоломів та засобів для бачення та можливості бути побаченим;
- використання безпечної швидкості з урахуванням типу КТЗ, дорожнього руху та погодних умов;
- самопочуття водіїв, особливо беручи до уваги втому, неуважність, дію алкоголю та ліків;
- планування безпечності поїздки, охоплюючи оцінювання потреби у подорожуванні, відстань та засіб пересування, вибір маршруту, типу КТЗ та водія;
- безпечність КТЗ, особливо ураховуючи захист пасажирів, захист інших учасників дорожнього руху (незахищених та пасажирів інших КТЗ), відвертання дорожньо-транспортних аварій та зменшення їхніх наслідків, придатність до експлуатування, вантажопідймальність КТЗ, а також закріплення вантажу усередині та зовні;
- відповідний дозвіл на керування/їзду визначеним класом КТЗ, призначеного для керування/їзди;
- недопущення до руху в дорожній системі КТЗ із незадовільним технічним станом та непридатних водіїв;
- реагування на ситуацію після аварії та перша медична допомога, готовність до надзвичайних ситуацій, а також відновлення та ремонтні роботи.

Організація повинна розробити додаткові коефіцієнти ефективності дії БДР, якщо вищенаведені коефіцієнти недостатньо ефективні. Додаткові коефіцієнти ефективності дії БДР мають бути розроблені на основі вивчення відповідних дорожньо-транспортних подій та визначення недоліків БДР.

На основі коефіцієнтів ефективності дії БДР організація повинна встановити параметри та показники у відповідному вигляді для визначення, контролювання та вимірювання цілей і завдань БДР. Організація має оформити документально цю інформацію та оновлювати її.

Приклад

Використання ременів безпеки може бути і параметром, і показником відповідно до коефіцієнта ефективності дії БДР «використання особистого безпечного устаткування». Для коефіцієнта ефективності дії БДР «безпечність КТЗ» оцінювання захисту споживачів може бути і параметром, і показником рівня оцінювання.

Примітка. Настанову щодо використання коефіцієнтів ефективності дії БДР організаціями різних типів наведено в А.11.

6.4 Цілі БДР та планування їх досягнення

Організація повинна встановлювати цілі БДР у відповідних функціях та рівнях.

Цілі БДР мають:

- відповідати політиці БДР;
- бути вимірними (якщо це можливо);
- враховувати встановлені вимоги;
- бути контрольованими;
- мати можливість для передавання;
- бути оновленими, за потреби.

Організація має зберігати задокументовану інформацію стосовно цілей БДР та завдань БДР.

Під час встановлення та перегляду цілей та завдань БДР організація повинна враховувати свої ризики та можливості відповідно до 6.2, свої коефіцієнти ефективності дії БДР відповідно до 6.3, па-

раметри та показники відповідно до 6.3, а також розглянути ефективність керівництва. Також потрібно враховувати свої технічні можливості, фінансові, експлуатаційні та виробничі вимоги і точку зору зацікавлених сторін.

Під час планування порядку дій щодо досягнення власних цілей БДР та завдань БДР організація повинна визначити:

- що буде зроблено;
- які ресурси будуть потрібні;
- хто буде нести відповідальність;
- коли буде закінчено термін виконання;
- яким чином будуть оцінювати результати.

За потреби, плани дій задокументовують та оновлюють.

Примітка 1. Приклад ієрархії завдань БДР наведено в А.6.3.

Примітка 2. Тип вимірювання для будь-яких цілей БДР та завдань БДР може бути визначений на основі коефіцієнтів ефективності дій БДР та параметрів і показників, зазначених в 6.3, а також результатів роботи організації.

7 ПІДТРИМУВАННЯ

7.1 Взаємодія

Організація повинна узгоджувати дії відповідних рівнів та функційних обов'язків в організації (в тому числі і залучення всіх робітників) та зацікавлених сторін для отримання потенційної вигоди від своїх дій, пов'язаних із БДР. Вона повинна забезпечити відповідний внутрішній та зовнішній рівні консультацій та узгодження своєї діяльності, спрямованої для досягнення встановленої цілі (цілей) БДР і завдань БДР.

7.2 Ресурси

Організація повинна визначити потрібні ресурси і надати схему їхнього розподілення у розробленні, запровадженні, технічному обслуговуванні та постійному поліпшуванні системи управління БДР для досягнення встановленої цілі (цілей) БДР та завдань БДР.

Примітка. До ресурсів належать людські ресурси та їхня професійна кваліфікація, організаційна інфраструктура, технології та фінансові ресурси.

7.3 Компетентність

Організація повинна:

- визначити потрібну компетенцію особи (осіб), яка працює під її контролем і впливає на характеристики БДР;
- забезпечити, щоб ці особи були відповідно освічені, проведення навчання або обміну досвідом;
- за потреби, сприяти отриманню потрібної компетенції та оцінювати ефективність цих дій;
- зберігати відповідну задокументовану інформацію як доказ компетенції.

Примітка. Вживаними діями може бути, наприклад, проведення навчання, наставництва, перерозподіл обов'язків працюючого персоналу або прийняття на роботу чи укладання договорів із компетентними особами.

7.4 Обізнаність

Особи, які працюють під контролем організації і які підпадають під дію, або впливають на БДР через їхню роботу, повинні бути обізнані щодо:

- політики БДР;
- їхнього особистого внеску в ефективність системи управління БДР;
- можливих наслідків у разі невідповідності вимогам системи управління БДР;
- інформації та накопиченого досвіду щодо найбільш важких дорожньо-транспортних пригод, які траплялися в організації.

7.5 Інформування

Організація повинна визначити потребу внутрішнього та зовнішнього обміну інформацією стосовно системи управління БДР, а саме:

- яку інформацію потрібно передавати;
- коли її передавати;
- кому передавати.

Організація повинна розробити, запровадити та підтримувати інформування на різних рівнях, для різних службових обов'язків в організації та для зацікавлених сторін.

Організація має підтримувати постійне поліпшення показників діяльності БДР через залучення та заохочування внутрішніх та, за потреби, зовнішніх зацікавлених сторін, необхідністю довгострокової спрямованості на результати БДР і на засоби, за допомогою яких це може бути досягнуто.

7.6 Задокументована інформація

7.6.1 Загальні положення

Система управління БДР організації має містити:

- задокументовану інформацію за вимогами цього стандарту;
- задокументовану інформацію, потрібну для забезпечення організацією ефективності системи управління БДР.

Примітка. Обсяг потрібної задокументованої інформації для системи управління БДР може бути різним для різних організацій залежно від:

- розміру організації та типу її діяльності, процесів, продукції та послуг;
- складності процесів та їх взаємодії, та
- компетенції робітників.

7.6.2 Створення та оновлення

Під час створення та оновлення задокументованої інформації організація повинна забезпечити:

- її визначення та опис (наприклад, назву, дату, автора або реєстраційний номер);
- формат (наприклад, мову, версію програмного забезпечення, креслення) та інформаційні засоби (наприклад, на паперовому чи електронному носії);
- розгляд та підтвердження її відповідності щодо цілісності та якості.

7.6.3 Контролювання задокументованої інформації

Задокументована інформація, яка потрібна для застосування в системі управління БДР та цього стандарту, має бути контролювана для забезпечення:

- її доступності та придатності щодо застосування там, де і коли вона потрібна;
- достатнього захищення (наприклад, від втрати конфіденційності, неналежного використання чи втрати її цілісності).

Для контролювання задокументованої інформації організація повинна впровадити такі дії відповідно до застосовних вимог:

- розповсюдження, доступ, пошук та використання;
- накопичення та зберігання, забезпечуючи збереження чіткості її зображення;
- контролювання змін (наприклад, контролювання оновлення версій);
- збереження та вилучення.

Задокументовану інформацію зовнішнього походження, яку організація визначила за потрібну для планування та функціонування системи управління БДР, має бути відповідно визначено та контролювано.

Примітка. Доступ означає рішення щодо дозволу лише на перегляд задокументованої інформації, чи дозволу на перегляд і зміну задокументованої інформації тощо.

8 ФУНКЦІЮВАННЯ

8.1 Операційне планування та контролювання

Організація повинна визначити, спланувати, впровадити та контролювати процеси задля забезпечення вимог і для впровадження дій, зазначених в 6.2, спрямованих на визначення коефіцієнта ефективності дії БДР відповідно з 6.3 і цілей та завдань БДР відповідно до 6.4 через:

- встановлення показників цих процесів;
- впровадження контролювання цих процесів відповідно до показників;
- збереження задокументованої інформації в обсязі, потрібному для переконання в тому, що процеси виконані, як було заплановано.

Організація повинна контролювати заплановані зміни та розглядати можливі наслідки неумисних змін і, за потреби, вжити заходів щодо зменшення несприятливих наслідків.

Організація також повинна контролювати роботи, які виконують сторонні залучені організації.

8.2 Готовність до надзвичайних ситуацій та реагування на них

Організація повинна реагувати на фактичну смертність та важкі травми, спричинені дорожньо-транспортними аваріями чи іншими дорожньо-транспортними пригодами, до яких залучено організацію, та, за можливості, запобігати або знижувати несприятливі впливи на БДР.

Організація повинна періодично аналізувати та, за потреби, вносити зміни до своєї готовності до виникнення фактичних смертей та важких травм, спричинених дорожньо-транспортними аваріями чи іншими дорожньо-транспортними пригодами, до яких залучено організацію, та застосовувати заходи у відповідь, особливо після цих випадків.

Організація повинна також, за можливості, періодично випробовувати ці заходи.

9 ОЦІНЮВАННЯ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ

9.1 Моніторинг, вимірювання, аналізування та оцінювання

По відношенню до системи управління БДР організація повинна визначити:

- що потрібно контролювати та вимірювати;
- методи моніторингу, вимірювання, аналізування та оцінювання для забезпечення вірогідних результатів;
- термін виконання моніторингу та вимірювання;
- коли результати моніторингу та вимірювання мають бути проаналізовані та оцінені.

Організація повинна зберігати відповідну задокументовану інформацію, як доказ отриманих результатів.

Організація повинна оцінювати показники діяльності БДР і ефективність системи управління БДР.

Організація повинна розробити, запровадити та підтримувати процес періодичного оцінювання на відповідність вимогам законодавства щодо БДР та іншим вимогам до БДР, до яких організація приєдналася.

9.2 Розслідування дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод на дорогах

Організація повинна розробити, запровадити та підтримувати процедуру (процедури) для запису, розслідування та аналізування тих дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод на дорогах, до яких її залучено, і які призводять, або потенційно можуть призвести до смерті та важких травм учасників дорожнього руху, для того щоб:

- a) визначити основні чинники, що можуть призвести чи сприяти виникненню таких подій, які вона може контролювати та/або на які впливати;
- b) визначити потребу в коригувальних діях щодо БДР;
- c) визначити можливість проведення запобіжних дій щодо БДР.

Розслідування потрібно виконувати своєчасно.

Будь-які потреби для проведення коригувальних дій щодо БДР або можливості проведення запобіжних дій, мають бути розглянуті згідно з розділом 10.

Результати розслідування дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод мають бути задокументовані та збережені.

9.3 Внутрішній аудит

Організація повинна провадити внутрішні аудити в запланований час, щоб представити інформацію стосовно визначення, чи система управління БДР:

- a) відповідає:
 - власним вимогам організації до системи управління БДР;
 - вимогам цього стандарту;
- b) чи ефективно її запровадили та підтримують.

Організація повинна:

— планувати, розробляти, запроваджувати та підтримувати програму (програми) аудиту, охоплюючи частоту проведення, методи, обов'язки, планування потреб та звітування. Програма (програми) аудиту повинна визначити важливість процесів, що підлягають аудиту, та результати попередніх аудитів;

— визначити критерії аудиту та сферу кожного аудиту;

— вибрати аудиторів та проведення аудитів для забезпечення об'єктивності та неупередженості процесу аудиту;

— забезпечити звітування щодо результатів аудиту відповідним органам управління;

— зберігати задокументовану інформацію як доказ виконання програми аудиту та отриманих результатів.

9.4 Критичне аналізування з боку керівництва

Найвище керівництво повинно критично аналізувати систему управління БДР організації у заплановані проміжки часу для забезпечення її постійної придатності, адекватності і ефективності у досягненні встановлених цілей та завдань БДР.

Під час запровадження власної системи управління БДР або під час наступного оглядання власної системи управління БДР організація повинна визначити та проаналізувати основні проблеми, які потрібно вирішувати через систему управління задля покращення показників діяльності БДР в організації за певний період та довгострокову перспективу.

Критичне аналізування з боку керівництва має брати до уваги:

- a) стан виконання дій після попереднього критичного аналізування;
- b) змінення у внутрішніх та зовнішніх проблемах, які мають відношення до системи управління БДР;
- c) інформацію щодо показників діяльності БДР, які охоплюють такі загальні напрями:
 - невідповідності та коригувальні дії,
 - моніторинг, аналізування вимірювань та оцінювання результатів, охоплюючи обсяг досягнутих цілей та завдань БДР;
 - результати аудиту та оцінювання відповідності щодо вимог законодавства та інших вимог, до яких приєдналася організація;
- d) можливості щодо постійного поліпшування, зокрема з урахуванням нових технологій;
- e) відповідний інформаційний зв'язок (зв'язки) із зацікавленими сторонами, зокрема щодо їхніх скарг;
- f) розслідування дорожньо-транспортних аварій та інших дорожньо-транспортних пригод.

Результати критичного аналізування з боку керівництва мають передбачати рішення щодо можливостей постійного поліпшування, досягнення показників БДР та будь-яких потреб для змінення системи управління БДР.

Організація повинна зберігати задокументовану інформацію як доказ результатів критичного аналізування з боку керівництва.

10 ПОЛІПШУВАННЯ

10.1 Невідповідність та коригувальні дії

У разі виникнення невідповідності з вимогами системи управління БДР організація повинна:

- a) реагувати на виникнення невідповідності та, за потреби:
 - вжити заходів для контролювання та виправлення її, та
 - вивчити наслідки;
- b) оцінити потребу у діях стосовно усунення причини невідповідності задля неможливості повторення або виникнення її де-небудь, через:
 - критичне аналізування невідповідності,
 - визначення причин виникнення невідповідності, та
 - визначити можливості існування подібної невідповідності або можливості її виникнення;
- c) запровадження будь-яких потрібних дій;
- d) критичне аналізування ефективності будь-яких запроваджених коригувальних дій;
- e) внесення змін до системи управління БДР, за потреби.

Коригувальні дії потрібно визначати відповідно до наслідків виявлених невідповідностей.

Організація повинна зберігати задокументовану інформацію як доказ:

- характеру невідповідностей, а також будь-яких подальших виконуваних дій, та
- результатів будь-яких коригувальних дій.

10.2 Постійне поліпшування

Організація повинна постійно поліпшувати придатність, адекватність та результативність системи управління БДР.

Примітка. Це можна досягти використовуючи політику, цілі та завдання у сфері БДР, результати аудитів, аналізування контрольованих подій, коригувальні та запобіжні дії, а також критичне аналізування з боку керівництва.

ДОДАТОК А
(довідковий)

НАСТАНОВА ЩОДО ЗАСТОСУВАННЯ ЦЬОГО СТАНДАРТУ

А.1 Загальні положення

Цей додаток є лише довідковим і призначений для забезпечення чіткого розуміння вимог розділів 4—10 цього стандарту. Цю інформацію не призначено для додавання, вилучення або змінення вимог, зазначених у розділах 4—10.

Передовий досвід управління БДР потребує систематичного підходу, зокрема, відповідних можливостей для ключових функцій управління і процесів, потрібних для виконання ефективних дій для досягнення запланованих результатів у сфері БДР [11], [12]. Успішне запровадження системи управління БДР залежить від усіх осіб, що працюють в організації, або за її дорученням, а також від стратегічного управління персоналом, що відповідає за оперативне постачання. Ця відповідальність має починатися на найвищих рівнях управління. Запровадження системи управління БДР, наведена у цьому стандарті, призначена для отримання результатів щодо поліпшування показників діяльності БДР і сприяє прийняттю системного підходу щодо безпеки, який наведено в додатку В. Ця система управління БДР ґрунтується на методології «Плануй — Виконуй — Перевіряй — Дій», яка представляє собою циклічний підхід, що потребує упевненого лідерства та відповідальності найвищого керівництва (див. розділ 5).

Швидкість, обсяг та терміни цього процесу постійного поліпшування визначає організація, зважаючи на економічні та інші обставини.

а) Крок 1: планування

- визначення впливу організації на БДР, розподіл цього впливу поміж зацікавленими сторонами, визначення сфери дії системи управління БДР з урахуванням встановлених потреб упродовж всього процесу планування (див. розділ 4);
- встановлення додаткових зобов'язань керівництва, окрім інших, у вигляді прийняття довгострокових концепцій щодо усунення смертей та важких травм, що має бути досягнуто прийняттям поетапних завдань у сфері БДР та планом дій чи підходом для виконання цього, а також забезпечення ресурсами для розроблення, запровадження, підтримування та постійного поліпшування системи управління БДР задля досягнення цих цілей. Розроблення, оформлення документів, роз'яснення політики у сфері БДР, призначення функційних обов'язків, відповідальності та повноважень (див. розділ 5);
- визначення ризиків та можливостей оцінюванням поточних показників, за можливості; проведення роботи з кожним коефіцієнтом ефективності дії БДР задля розроблення тих, які є важливими для організації та найбільш важливі для поліпшування у сфері дії БДР. Встановлення цілей БДР (вимірні, за можливості) та вимірних завдань БДР для кожного коефіцієнта ефективності дії БДР, беручи до уваги потреби для ефективного керівництва та розвитку планів проведення дій (див. розділ 6).

b) Крок 2: виконання

- запровадження та функціонування системи управління БДР та забезпечення того, що надані можливості для виконання ключових функцій системи, які дозволяють визначити дії, що мають бути виконані та забезпечують досягнення цілей та завдань БДР, відповідно до кроків за розділами 7 і 8.

c) Крок 3: перевіряння

- моніторинг та оцінювання показників діяльності БДР, проведення внутрішніх аудитів та періодичних критичних аналізів системи управління БДР задля визначення можливостей для постійного поліпшування результатів у сфері дії БДР та потрібного змінення в системі управління БДР, відповідно до кроків за розділом 9.

d) Крок 4: вжиття заходів

- вдосконалення системи управління БДР на постійній основі наступного критичного аналізування показників діяльності БДР по відношенню до цілей та завдань БДР, показників діяльності системи управління БДР, недоліків та невідповідностей, а також визначення коригувальних дій та можливостей для запобіжних дій, спрямованих на зниження пригод і ризиків виникнення смертей та важких травм під час дорожньо-транспортних аварій (див. розділ 10).

A.2 Нормативні посилання

Настанови відсутні.

A.3 Терміни та визначення понять

Настанови відсутні.

A.4 Загальні положення організації

Аналізування початкових даних встановлює поточне положення організації відповідно до БДР. Критичне аналізування враховує всі чинники, що стосуються розроблення системи управління БДР, зокрема результати дії БДР, які планує отримати організація, як це буде досягнуто та хто відповідальний за це.

Засоби та методи для виконання такого критичного аналізування можуть охоплювати контрольні анкетування, проведення опитувань, дослідження, безпосереднє інспектування та вимірювання, а також результати попередніх аудитів або інших оцінювань чи критичних аналізувань.

A.4.1 Основні відомості щодо організації та її загальних положень

Розуміння організації та її загальних положень можна описати як взаємодію між чотирма складовими частинами, а саме — дорогами, КТЗ на цих дорогах, використанням цих доріг і використанням КТЗ, а також аварійно-рятувальною, травматологічною і ремонтною службами. Кожну із цих складових частин контролює та/чи на неї впливає багато організацій, які безпосередньо діють на БДР. Вплив організації на БДР залежить від характеру діяльності організації, товарів і послуг, розташування та умов, за яких вона функціонує, а також від ефективності її системи управління БДР.

Приклади діяльності усередині організацій, державних та приватних, великих та маленьких, які можуть бути пов'язані з БДР, наведено нижче. Більшість коефіцієнтів ефективності БДР є важливими для всіх організацій, проте міра їхньої важливості змінюється залежно від організації. Це —

a) використання робітниками системи дорожнього руху для поїздок на роботу та з роботи, на чергування, на громадському чи на власному КТЗ, пасажирами чи водіями, пішки чи на велосипеді;

b) вантажний та пасажирський транспорт у системі дорожнього руху, що застосований організацією, або за домовленістю із іншими організаціями;

c) діяльність, що зумовлює появу транспортного руху до та від контрольованих організацією місць розташування, чи на які вона може впливати, такі як супермаркети, школи та місця з великою кількістю відвідувачів;

d) надання послуг та товарів для системи транспортного руху, таких як обслуговування транспорту, управління, планування, проектування, будівництво та експлуатування інфраструктури, КТЗ та відповідні товари, надання швидкої медичної допомоги, травматологічні послуги, ремонтування, забезпечення правоохоронної та законотворчої діяльності.

Навіть якщо деякі організації мають лише невелику кількість процесів, пов'язаних із проблемами БДР, вони можуть бути дуже важливими у питаннях зниження кількості смертей та важких травм. Тому потрібно визначити транспортні потреби та рівень ризиків для моторизованих і немоторизованих користувачів. Особливі зовнішні проблеми можуть бути визначені за випадками дорожньо-транспортних аварій або за скаргами від третіх осіб. Внутрішні проблеми можливо розпізнати за виникненням потенційно небезпечних подій або відхиленням від задокументованих процесів.

A.4.2 Розуміння потреб та очікувань зацікавлених сторін

Більшість видів діяльності і обов'язків (процесів) в організації може контролювати сама організація. Але зниження кількості смертей і важких травм залежить від поєднання і взаємодії організацій та учасників дорожнього руху. Тому організація визначає зацікавлені сторони у сфері своєї діяльності для спілкування, консультування та координування діяльності з тими, хто може найбільш сприяти зниженню кількості смертей та важких травм.

A.4.3 Визначення сфери застосування системи управління

Організація може впроваджувати цей стандарт по відношенню до всієї організації або до її окремих підрозділів. Організація має визначити та задокументувати сферу застосування системи управління БДР, особливо для підрозділів організації, до яких її буде застосовано, якщо це будуть здійснювати лише для частини організації. Після того, як сферу застосування визначено, всі види діяльності, продукції та послуг організації у межах цієї сфери мають бути долучені до системи управління БДР. Рівень довіри до системи управління БДР залежить від того, які частини організації долучені до неї та задокументовано причини вилучення будь-якої її частини.

A.4.4 Система управління БДР

Настанови відсутні.

A.5 Лідерство

A.5.1 Лідерство та зобов'язання

Особливо важливим для досягнення успіху системи управління БДР є наявність високого рівня зобов'язань найвищого керівництва. Причина полягає у тому, що достатньо легко проаналізувати завдання управління БДР, що було виконано на порівняно низькому рівні діяльності (наприклад, видання інструкцій з техніки безпеки, обов'язкове навчання з безпеки), або ж швидкого реагування на вирішення питань скорочення випадків смертей та важких травм.

Лідерство найвищого керівництва може проявлятися у відношенні, наприклад: направлення та підтримування окремих осіб для сприяння підвищенню ефективності системи управління БДР; посилення контрольованості в організації для досягнення результатів діяльності БДР; створення та підтримування робочого мікроклімату, в якому працівники можуть бути повністю залучені до досягнення цілей системи управління БДР та подавати особистий приклад.

A.5.2 Політика

Розглянувши загальні положення БДР в організації та в цілому умови для організації в її роботі стосовно прагнення до зниження смертей та важких травм, потрібно розробити політику у сфері БДР. Політика у сфері БДР забезпечує основу для встановлення цілей та завдань БДР на спрямовування, впровадження та покращення системи управління БДР в організації таким чином, щоб постійно поліпшувати її показники діяльності. У загальній практиці ця політика відображує зобов'язання найвищого керівництва щодо зниження смертей та важких травм відповідно до чинного законодавства та інших вимог, а також щодо постійного поліпшування. Політика БДР має також бути достатньо прозорою та зрозумілою для внутрішніх та зовнішніх зацікавлених сторін, її потрібно періодично перевіряти та оновлювати для відображення змін в умовах нової інформації, а також мати чітко визначену сферу застосування, що відображує особливі властивості організації.

Політика у сфері БДР може бути пов'язана з іншою задокументованою політикою організації, та за можливостю, може бути узгодженою із загальною діловою політикою організації та з політикою інших категорій робіт (таких як управління якістю, охорона праці та здоров'я, системи екологічного управління) разом із вимогами чинного законодавства та галузевих стандартів. У загальній практиці політика має взаємодіяти так, щоб показувати зобов'язання найвищого керівництва та організації щодо БДР, підвищувати усвідомленість зобов'язань, наведених у програмному положенні, пояснювати, чому було запроваджено систему управління БДР та проводять її підтримування, стимулювати робітників та направляти на розуміння їхніх обов'язків та відповідальності щодо БДР.

A.5.3 Організаційні обов'язки, повноваження та відповідальні особи

Успішне впровадження системи управління БДР потребує створення кваліфікованого та підзвітного потенціалу для забезпечення основних функцій керування та процесів, потрібних для досягнення очікуваних результатів у сфері БДР.

Для найвищого керівництва потрібно призначити одного чи більше представників із визначеними повноваженнями та відповідальними осіб щодо впровадження системи управління БДР. Це важливо, тому що головні обов'язки та повноваження у системі управління БДР чітко визначені та доведені до відома всіх робітників, які працюють для організації та від її імені.

A.6 Планування

A.6.1 Загальні положення

Настанови відсутні.

A.6.2 Дії щодо усунення ризиків та можливостей їх виникнення

Ефективні дії щодо визначених ризиків та можливості їх виникнення сприяють зниженню кількості смертей та важких травм під час дорожньо-транспортних аварій та, як наслідок, зменшують витрати організації та збільшують час та ресурси для виробничої діяльності. Це також викликає збільшення довіри до організації від зацікавлених сторін.

Прикладами різних ризиків або можливості їх виникнення є високий відсоток літніх учасників дорожнього руху, поєднання моторизованих та немоторизованих учасників дорожнього руху, висока інтен-

сивність руху на основних маршрутах, жорсткі вимоги від споживачів щодо своєчасного постачання товарів, діяльність щодо безпеки руху у деяких районах, рівень відповідності основних вимог щодо безпеки та якості дорожньої інфраструктури, парку КТЗ та швидкої медичної допомоги.

А.6.3 Коефіцієнти ефективності дії БДР

Коефіцієнти ефективності дії БДР описують різні складові частини дорожньої безпеки, які організація повинна враховувати у своїй системі управління БДР. Коефіцієнти ефективності БДР, визначені у цьому стандарті, є основними та застосовними для більшості організацій та ситуацій, призначені для застосування під час вирішування проблем БДР або можливостей, а також мають доказову базу. Організація аналізує такі коефіцієнти ефективності та визначає пріоритети, засновані на її загальних положеннях:

а) чинники схильності до ризику: організації потрібно врахувати в якому ступені вона буде стикатися із ризиками щодо безпеки у системі дорожнього руху, а також збирання відповідної інформації. Чинники схильності до ризику можуть бути виражені у різних формах, охоплюючи інтенсивність руху в окремих районах, які мають відношення до організації, або об'єм перевезень, який взяли на себе члени організації, або об'єм товарів та послуг. Ризики безпеки можуть бути підвищені або знижені залежно від типу користувачів, які беруть участь у дорожньому русі, чи інших чинників стосовно цих користувачів, таких як записи щодо історії водіння. Ризики безпеки можуть бути також підвищені або знижені залежно від типу КТЗ чи виду транспорту, який використовують. Розуміння ступеня можливості появи ризиків зорієнтує організацію щодо реальної інформації, на основі якої вона зможе встановити пріоритетність коефіцієнтів ефективності;

б) чинники кінцевих результатів щодо безпеки: широкий досвід охоплює врахування рівня смертельних та важких дорожньо-транспортних подій, людські та матеріальні витрати від отриманих травм, а також збирання відповідної інформації. Окремо від врахування матеріального збитку чинники кінцевих результатів можуть охоплювати збитки стосовно діяльності лише самої організації, а саме: втрату продуктивності, або додаткові внутрішні витрати, або вони можуть бути пов'язані із більш широкими соціально-економічними збитками, такими як моральні збитки, виправлення недоліків у сфері діяльності, або відновлення працездатного стану людини, лікування та реабілітація. Розуміння ступеня можливості появи людських та економічних витрат зорієнтує організацію щодо реальної інформації стосовно переваг та ефективності у разі запровадження БДР;

в) чинники проміжних результатів щодо безпеки: система дорожнього руху є відкритою та складною системою із багатьма учасниками та відповідальністю кожного за її функціонування. Дорожньо-транспортні аварії, пов'язані із смертями та важкими травмами, відбуваються рідко, тому час поміж дією та потенційним поліпшенням може бути значним. Не зважаючи на те, що чинники схильності до ризику та кінцевих результатів щодо безпеки потрібно постійно контролювати, чинники проміжних результатів (які відповідно пов'язані з чинниками кінцевих результатів) потребують найбільшої уваги. Чинники проміжних результатів є загальновідомим засобом коригування для покращення кінцевих показників діяльності БДР, таким як зниження швидкості руху, підвищення рівня безпеки парку КТЗ (наприклад, нова програма оцінювання автомобілів). Постійне поліпшення може бути досягнуто у разі зосередження уваги, вимірюванні та відстеженні чинників проміжних результатів, які можуть найбільше поліпшити показники діяльності БДР.

Організація повинна визначити чинники проміжних результатів щодо безпеки з такого переліку відповідно до загальних положень діяльності організації:

1) проектування доріг та безпечна швидкість, зокрема враховуючи розділення (зустрічний рух та незахищені учасники дорожнього руху), узбіччя та проектування перехресть.

Стандарти, правила та настанови, а також відповідні засоби та методи охоплюють планування безпеки, проектування, будівництво, використання, експлуатування та підтримання дорожньої системи. Наочні, надійні, сучасні методи поєднання вимог системи безпеки становлять постійну інформаційну технічну політику щодо безпеки та планування, які підтримують нові засоби для оцінювання якості безпеки дорожньої інфраструктури. Проблеми та вимоги з безпеки є різними для функціонування доріг, вулиць з транспортними потоками, їхньої розгалуженості та під'їзних доріг. Високий рівень безпеки можна досягти, ефективно поєднуючи функції доріг та безпечну швидкість, їх відповідність запроєктованим показникам, а також відповідному технічному стану. Типові рішення цих проблем охоплюють розподілення дорожнього руху на великі та високошвидкісні дороги для попередження лобового зіткнення

автомобілів; забезпечення відбійниками узбіч для попередження викиду автомобіля на узбіччя; забезпечення безпечної швидкості на перехрестях для зниження бокових зіткнень та на дорогах і вулицях змішаного використання, де розділення КТЗ та незахищених учасників дорожнього руху може бути ускладнено. У багатьох країнах існує значна розбіжність між рівнем безпеки доріг та обмеженням максимальної швидкості руху. Організації повинні розглядати можливість встановлення обмеження швидкості руху;

2) використання відповідних доріг залежно від типу КТЗ, користувачів, типу вантажу та устаткування.

Для деяких типів КТЗ та устаткування (або тих, які перевозять спеціальні вантажі, небезпечні вантажі) в'їзд на окремі дороги обмежено і має бути встановлено вибір та використання ними відповідних типів доріг;

3) використання засобів індивідуального захисту, особливо ременів безпеки, дитячих стримувальних пристроїв, велосипедних шоломів, мотоциклетних шоломів, засобів освітлення та світловідбивачів.

Засоби індивідуального захисту, а саме: ремені безпеки, велосипедні та мотоциклетні шоломи, світлові прилади, захисний одяг мотоциклістів, а також спеціальне устаткування для безпеки дітей потрібні для доповнення рівня внутрішньої безпеки дорожньо-транспортної системи. Її безпечно використання залежить не лише від користувача/водія разом із дотриманням правил безпеки та за допомогою правоохоронних органів, а також обладнанням для підсилення контролювання та допоміжним обладнанням для водія (наприклад, нагадування щодо ременя безпеки);

4) використання безпечної швидкості з урахуванням типу КТЗ, дорожнього руху та погодних умов.

Головною проблемою безпеки дорожнього руху є небезпечна швидкість, з якою водій керує КТЗ. Додатково до інженерного забезпечення, уваги суспільства та заходів правоохоронних органів можливо застосування іншого технічного устаткування для допомоги водію дотримуватись руху із дозволеною швидкістю, зокрема встановлення камер контролювання швидкості та систем забезпечення роботи водія, таких як обмежувачі швидкості та системи моніторингу дій водія. Також обов'язковими вимогами є урахування погодних умов, дорожньої обстановки та, головне, керування КТЗ у межах, дозволених правилами дорожнього руху;

5) самопочуття водіїв, особливо беручи до уваги втому, неуважність і дію алкоголю та ліків.

Більшість дорожньо-транспортних аварій відбувається внаслідок порушень водіїв, особливо через втому, неуважність та під дією алкоголю та ліків. У багатьох країнах законодавство та інші технічні вимоги встановлюють заходи для боротьби з цими проблемами. Все частіше використовують системи моніторингу дій водія, такі як блокування руху автомобіля у разі вживання водієм алкоголю, що перевищує норму. Ефективними засобами керування є також контролювання та реєстрування комерційних КТЗ та часу роботи водіїв;

6) планування безпечності поїздки, охоплюючи оцінювання потреби у подорожуванні, відстань та засіб пересування, вибір маршруту, КТЗ та водія.

Планування поїздок може мати значний вплив на БДР. Важливими чинниками є розуміння того, чи потрібне подорожування (наприклад, таким же ефективним може бути телефонний зв'язок), який режим подорожування (переміщення пішки, на власному автомобілі чи громадським транспортом) буде найбезпечнішим і відповідним для кожної поїздки та який маршрут буде найбезпечнішим і відповідним. Допомогу в цьому можна отримати застосовуючи споживчі програми (такі як програми оцінювання дороги, яка постійно визначає безпечність різних доріг) або планувальників подорожі;

7) безпечність КТЗ, особливо урахування захист пасажирів, захист інших учасників дорожнього руху (незахищених та пасажирів інших КТЗ), відвертання дорожньо-транспортних аварій та зменшення їхніх наслідків, придатність до експлуатування, вантажопідйомність КТЗ та закріплення вантажу усередині та зовні.

Поліпшування у проектуванні безпечності КТЗ та безпечне устаткування, зокрема створення та застосування нових технологій щодо безпеки (наприклад, електронне контролювання стійкості), має важливе значення в заходах щодо зниження кількості смертей та отримання важких травм від дорожньо-транспортних аварій. Умови для того, щоб КТЗ став учасником системи дорожнього руху, наведено в законодавстві щодо офіційної реєстрації та сертифікації КТЗ, їх можна долучити до додаткових вимог організації. Будь-яка організація може поліпшувати безпеку ретельним вибором КТЗ, які вона використовує. Різниця у рівні безпеки КТЗ є дуже великою залежно від типу та моделі, від того, чи знаходяться люди усередині чи зовні, чи є КТЗ легковим або вантажним. Вимоги щодо безпеки КТЗ наведено в законодавстві, але більшість нових КТЗ виробляють з вимогами щодо безпеки, які в законо-

давстві не зазначено. Категорії безпеки для більшості типів та моделей КТЗ, які визначені під час випробування за споживчими програмами та оприлюднені, можуть допомогти організації у прийнятті обґрунтованого рішення щодо рівня безпеки, яку вона прагне отримати для власних КТЗ;

8) відповідний дозвіл на керування/їзду визначеним класом КТЗ, призначеного для керування/їзди.

На водіїв та пасажирів в основному розповсюджено дію законодавчих стандартів щодо в'їзду та виїзду із дорожньо-транспортної системи.

Суворе дотримання цих стандартів може бути забезпечено застосуванням відповідних дозвільних документів, більш ретельно розроблені стандарти щодо поведінки водія та пасажирів може встановлювати організація разом із додатковими вимогами щодо їхньої безпеки. Організація повинна мати дуже чіткі вимоги щодо тих, хто може користуватися КТЗ, яким КТЗ і на яких дорогах, підкреслювати важливість відповідності цим вимогам. Медична довідка, компетентність та дозвільний документ — все це є дуже важливим;

9) недопущення до руху в дорожній системі КТЗ з незадовільним технічним станом та непридатних водіїв.

Юридична система покарань встановлює вимоги щодо позбавлення прав водія у разі значних порушень основних правил безпеки. Юридичні вимоги охоплюють також умови для вилучення КТЗ. Організація може встановити додаткові вимоги, такі як технічне перевіряння парку КТЗ, обмеження щодо віку КТЗ, а також контролювання записів щодо фізичного стану водія для подальшої можливості роботи на КТЗ;

10) реагування на ситуацію після аварії та перша медична допомога, готовність до виникнення аварії, а також відновлення та ремонтні роботи.

Відповідні засоби захисту, готовність до надзвичайних ситуацій, служба швидкого реагування та рівень підготування водіїв комерційного і громадського транспорту, можливість та якість рятувальних робіт і служб швидкого медичного реагування, а також післяаварійне відновлення та ремонтні роботи, — все це є ланками одного ланцюга післяаварійних дій, які можуть мати значний вплив на кількість смертей та отримання інвалідності після дорожньо-транспортних аварій.

А.6.4 Цілі БДР та планування їх досягнення

Незалежно від загальних положень діяльності організації, зосередженість на цілях і завданнях БДР приводять у дію систему управління, об'єднують систему та надають їй цілеспрямованість. Поліпшення показників діяльності БДР є тривалим процесом і вимірювані та конкретні цілі та завдання БДР становлять чинники, які забезпечують досягнення цього поліпшення.

Цілі та завдання БДР, встановлені організацією, мають бути визначені та вимірювані, за можливості, і враховувати виробничі потужності, потрібні для їхнього досягнення. Сучасна модель організації, застосовна для приватного та громадського сектору, буде мати загальну мету щодо зниження вартості дорожньо-транспортних аварій через зменшення кількості смертей та важких травм (кінцеві результати). Ці кінцеві результати мають бути досягнуто проведенням робіт стосовно відвернення аварійних ситуацій, урахування основні чинники проміжних результатів щодо безпеки, які мають власні цілі БДР (наприклад, рівень зношеності ременів безпеки). Виконання цих робіт по відверненню аварійних ситуацій (кінцевий результат — встановлення пристроїв блокування, вимкнення запалення у разі вживання водієм алкоголю, що перевищує норму) повинні мати свої цілі БДР і свої показники.

Для успішного запровадження системи управління БДР дуже важливо створити та використовувати кілька програм або планів дії. Для рішення комплексних проблем потрібні більш ефективні проекти планів. Організація повинна вивчити ресурси (фінансові, людські та матеріально-технічну базу), потрібні для виконання програм: розташування, принцип узгодження дій, підтримання, моніторинг та оцінювання програми, а також аналізування потреби навчання та передавання досвіду. Відповідно до складності програми організація повинна призначити відповідальних осіб, надати повноваження та встановити строки виконання окремих завдань для упевненості, що цілі БДР можна досягти впродовж загального терміну. Переглядати та доопрацьовувати програми потрібно регулярно.

А.7 Підтримування

Для ефективного запровадження та підтримування успішної системи управління БДР потрібні певні функції керування.

A.7.1 Взаємодія

Успішна система управління БДР основана у рівній мірі на горизонтальній взаємодії поміж різними частинами організації (незалежно від розташування або відповідальності різних підрозділів) і зацікавленими сторонами (громадських або приватних організацій) та на вертикальній взаємодії у межах кожної частини організації. Робота стосовно визначення загальних положень діяльності організації та окремо потреб і намірів зацікавлених сторін є головною для визначення потрібних дій, взаємодія яких дозволить поліпшувати показники діяльності БДР.

A.7.2 Ресурси

Організація має стежити за тим, щоб відповідні ресурси та організаційна інфраструктура забезпечували б систему управління БДР для її встановлення, запровадження та підтримування. Зразками організаційної інфраструктури є споруди, КТЗ та лінії зв'язку. Для розподілення ресурсів поміж програмами безпеки можуть бути використані процедури, такі як аналіз економічної ефективності.

A.7.3 Компетентність

Обізнаність, знання, розуміння та компетентність підвищують навчанням, практичним досвідом роботи, демонстраційними проектами, а також залученням досвідчених робітників. Важливо призначити відповідальну особу, або встановити процес, який забезпечить регулярне вивчення нових заходів щодо безпеки, технічних засобів та методів, які зможуть поліпшувати показники діяльності БДР. Постійне удосконалення інтелектуального потенціалу в межах організації, дозволить враховувати змінення у методах роботи організації щодо її загальних зобов'язань та методів БДР.

A.7.4 Обізнаність

Див. вищенаведені настанови в A.7.3.

A.7.5 Інформування

Для ефективного запровадження системи управління БДР потрібно інформування щодо її вимог. Усередині організації це можна досягнути за допомогою постійних зустрічей робочої групи, інформаційних бюлетенів чи внутрішніх інформаційних сайтів. Працівники можуть бути залучені до погодження можливого поліпшування, до вибору відповідних методів контролювання, у тому числі до обговорення переваг та недоліків засобів контролювання, особливих факторів ризиків або небезпечної поведінки.

Зовнішнє інформування може бути у вигляді переговорів між зацікавленими сторонами та обговоренні відповідних проблем у сфері БДР. Метою цього інформування є підтримування відкритого обміну інформацією та точок зору, для того щоб організації та зацікавлені сторони могли розподілити між собою обов'язки щодо поліпшування у сфері БДР, за потреби.

Досягнення запланованих результатів у сфері БДР є загальним обов'язком, причому загальні методи робіт охоплюють підтримування та запровадження як внутрішнього, так і зовнішнього інформування задля скорочення кількості смертей та важких травм, виконання цілей та завдань БДР та планів щодо їхнього досягнення. Організації мають брати до уваги методи створення системи управління БДР та дотримання зобов'язань найвищого керівництва відповідно до вимог системи.

A.7.6 Задokumentована інформація

Настанови відсутні.

A.8 Функціонування**A.8.1 Планування функціонування та контролювання**

Настанови відсутні.

A.8.2 Готовність до надзвичайних ситуацій та реагування на них

Настанови відсутні.

A.9 Оцінювання показників діяльності**A.9.1 Моніторинг, вимірювання, аналізування та оцінювання**

Після того, як коефіцієнт ефективності дії БДР встановлено, потрібно розвивати системи моніторингу задля інформування організації щодо відповідних робіт стосовно поліпшування БДР.

A.9.2 Розслідування дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод на дорогах

Розслідування дорожньо-транспортних подій є важливим засобом задля унеможливлення повторення цих подій та визначення можливостей покращення рівня безпеки. Їх також можна використо-

увати для підвищення загального рівня обізнаності щодо БДР в організації. Чітка політика та критерії для визначення дорожньо-транспортних аварій, які розділені на незначні/важкі, а також те, як ці відомості отримано, забезпечать достовірне розслідування. Рекомендовано також розробити процедури передавання відомостей для ознайомлення керівництва з випадками важких аварій.

А.9.3 Внутрішній аудит

Передовий досвід роботи передбачає проведення аудитів щонайменше один раз на рік та у всіх випадках, коли відбулися будь-які зміни в організації. Ці аудити визначають міру відповідності організації власній системі управління та цьому стандарту.

А.9.4 Критичне аналізування з боку керівництва

Критичне аналізування з боку керівництва призначено для того, щоб вивчити всі елементи системи управління БДР та її зв'язки, отже, визначити міру, до якої система та її впровадження ефективні в поліпшуванні БДР. Під час проведення такого аналізування для найвищого керівництва важливо отримати інформацію про загальну ситуацію на підприємстві та обговорити її з працівниками та зацікавленими сторонами.

Це аналізування потрібно для можливості керування діями, які поліпшать показники діяльності у сфері БДР в організації. Його потрібно проводити щонайменше один раз на рік або тоді, коли відбулися будь-які зміни в організації. Критичне аналізування з боку керівництва має також охоплювати порівняльне аналізування з іншими подібними організаціями.

А.10 Поліпшування

Для того щоб система управління БДР була ефективною постійно, організація повинна мати процедури для визначення фактичних та потенційних невідповідностей, приймати коригувальні та запобіжні дії, задля запобігання проблемам до їхнього виникнення. Приклади проблем, які можуть призвести до виникнення невідповідностей в зв'язку з показниками діяльності системи управління БДР, охоплюють: неможливість найвищого керівництва виконувати свої зобов'язання, нездатність встановити цілі БДР, нездатність розподілити обов'язки, відмова від підтримування та фінансування системи, ненадання достатніх ресурсів, відсутність періодичного оцінювання на відповідність системі, недбалість у реєструванні дорожньо-транспортних аварій, або несвоєчасне запровадження коригувальних дій, або відсутність документації відповідної якості. Щодо показників діяльності БДР такими прикладами можуть бути: невиконання запланованої діяльності, неможливість досягнути цілі та завдання БДР або високий рівень недосліджених дорожньо-транспортних аварій чи інших пригод.

Також потрібно заохочувати осіб, які безпосередньо визначають невідповідності та доповідають про потенційні або наявні проблеми.

А.11 Загальні положення організації та коефіцієнти ефективності дії БДР

Існують різні типи та розміри організацій, які відповідають вимогам цього стандарту, що будуть розглядати та керувати системами управління БДР, а також будуть в значній мірі відрізнятися за визначеннями розмірів, галузі застосування та рівнем складності у роботі, але мати однакову довгострокову ціль БДР.

У таблиці А.1 наведено загальні положення дії БДР для різних типів організацій та коефіцієнти ефективності дії БДР, які можуть мати суттєве значення. Визначення загальних положень дії БДР та коефіцієнтів ефективності становлять основне положення цього стандарту. Такі приклади наведено як зразки.

Таблиця А.1 — Загальні положення дії БДР та коефіцієнти ефективності для різних типів організацій

<p>Перевезення людей та вантажів. Малі автотранспортні підприємства таксомоторних перевезень</p>	<p>Перевезення людей, як основний вид діяльності, безпосередньо впливає на безпеку працівників компанії, клієнтів та інших учасників дорожнього руху. До компаній таксі для отримання певних консультацій можуть звертатися зацікавлені сторони, а саме, клієнти (наприклад, стосовно використання утримувальних систем), водії (стосовно швидкості) та інші учасники процесу постачання товарів (відповідно до вибору безпечних автомобілів) та обслуговування (для підтримування безпеки).</p> <p>Основні коефіцієнти ефективності дії БДР мають охоплювати стан водія (втому, дію алкоголю чи ліків), швидкість руху, застосування ременів безпеки водієм та пасажиром, вибір КТЗ, його обслуговування та планування поїздок. Основними методами керування є суворе дотримання відповідності нормативним документам та наявність офіційного дозволу на перевезення</p>
--	---

Продовження таблиці А.1

<p>Перевезення людей та вантажів. Автомобільні перевезення постачальником</p>	<p>У світовому масштабі діяльність компаній по комерційним перевезенням супроводжує непропорційно велика кількість смертей на дорогах. У зв'язку з цим постачальники транспортних послуг несуть відповідальність перед власними працівниками, третіми сторонами та перед крупними об'єднаннями, з якими вони співпрацюють. Також вони несуть відповідальність перед замовниками щодо гарантування збереження доставлених вантажів.</p> <p>Основні коефіцієнти ефективності дії БДР мають охоплювати вибір водіїв, їх зацікавленість до відповідного досвіду та професійної поведінки, особливо під час контролювання швидкості та свого фізичного стану. Вибір та використання КТЗ, що найбільше підходять для виконання завдань, відповідно спроектованих та оснащених задля зменшення ризику виникнення дорожньо-транспортних аварій, ризиків смертельних випадків та отримання важких травм для пасажирів транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху, а також використання перевірених КТЗ та тих, що пройшли технічне обслуговування, для забезпечення придатності до експлуатування. Навантаги мають бути відповідно розподілені для унеможливлення перевантаження та безпечного закріплення вантажу. Безпечне планування поїздок забезпечить найбільш відповідні маршрути, швидкість та трудомісткість/час керування КТЗ. Урахування інших учасників дорожнього руху у межах дорожньо-транспортної системи та учасників дорожньо-транспортних подій, готовність до надзвичайних ситуацій</p>
<p>Перевезення людей та вантажів. Міжнародна торгівля та торговельні організації</p>	<p>Керування справами компаній є найбільшим ризиком діяльності у межах міжнародних компаній, які обслуговують регіональні або міжнародні автопарки. Водії, які працюють на КТЗ, призначених для перевезення, обслуговування, а також інші водії можуть бути від 40 % до 60 % часу за кермом автомобіля задля справ компанії на автомобілях компанії, автомобілях, узятих в оренду, власних автомобілях з компенсацією накладних витрат, автомобілях, узятих напрокат або інших. Відповідно, компанії мають забезпечити здоров'я та безпеку своїх працівників та територій, де вони працюють.</p> <p>Основні коефіцієнти ефективності дії БДР охоплюють: розуміння ризиків щодо безпеки власних автомобільних господарств, тобто, ризик смерті та важкої травми; відповідний в'їзд та виїзд у дорожньо-транспортну систему; комплекс заходів щодо швидкості, вживання алкоголю, використання ременів безпеки/шоломів, втому та неухважності водія; вибір/обслуговування КТЗ; планування поїздок; вибір постачальника/підприємця управління БДР; відповідальність бізнесу перед громадськістю через залучення до безпеки дорожнього руху інформаційно-агітаційної діяльності та підтримування громадських ініціатив щодо безпеки дорожнього руху</p>
<p>Створення потреби у транспортних потоках. Школа</p>	<p>Школи не є основною направленістю діяльності у сфері БДР, але дорожньо-транспортні пригоди є головною причиною смертності серед дітей шкільного віку. Зацікавленими сторонами для шкіл є співробітники/учні/батьки, органи місцевого самоврядування та перевізники (ті, хто може бути залученими до програм поліпшування безпеки).</p> <p>Основні коефіцієнти ефективності дії БДР для шкіл охоплюють різні типи переміщення до та від школи, шкільні екскурсії, планування заходів безпеки під час цих поїздок та використання відповідних утримувальних пристроїв (наприклад, шоломів та ременів безпеки) та засобів для посилення видимості (наприклад, світловідбивний одяг, ліхтарі)</p>
<p>Створення потреби у транспортних потоках. Супермаркет</p>	<p>Основна направленість діяльності, що становить перевезення вантажів, — це небезпечні вантажі (такі як паливо), постачання вантажів до споживачів, а також постачання вантажів до місць розташування супермаркетів має вагомий вплив на безпеку дорожнього руху. Великий супермаркет повинен ураховувати чинники безпеки, які впливають на співробітників та споживачів та на які може впливати він.</p> <p>Зацікавленими сторонами є установи з планування перевезень, дорожньо-транспортні установи та компанії по перевезенню вантажів.</p> <p>Найважливішими чинниками для супермаркетів є вплив їхнього місця розташування на безпеку прилеглої території, а також чинники, які сприятимуть безпеці умов перебування споживачів на ділянках для обслуговування та автостоянках (з урахуванням користування пішоходами, дітьми, великими і малими КТЗ) та у місцях безпосереднього в'їзду та виїзду на дорогу.</p> <p>Коефіцієнти ефективності можуть мати важливе значення, до них належить безпечне планування, проектування, експлуатування та використання дорожньої інфраструктури, за яку</p>

Кінець таблиці А.1

	несе відповідальність супермаркет, використання індивідуальних засобів безпеки для власних водіїв, застосування безпечної швидкості під час перевезень та вибір типу КТЗ для постачання
Проектування та експлуатування доріг. Дорожньо-транспортні установи	Основний вид діяльності по використанню дорожньо-транспортної системи безпосередньо впливає на всіх учасників дорожнього руху. Для місцевих дорожньо-транспортних установ зацікавленими сторонами є організації, що здійснюють проектно-технічні роботи, та експлуатаційні служби (що можуть забезпечити потрібний рівень безпеки), основні групи споживачів (яким потрібно прийняти вимоги щодо безпечного використання) та правоохоронні органи (які мають забезпечувати виконання вимог стандартів учасниками дорожнього руху/КТЗ та встановлювати обмеження для внутрішньої безпеки дорожньо-транспортної системи). Основні коефіцієнти ефективності дії БДР для дорожньо-транспортних установ охоплюють всі категорії планування місць розташування, проектування, експлуатування та використання дорожньо-транспортної системи. До них можна віднести чинники, пов'язані з рівнем бокового та лобового захисту, захисту незахищених учасників дорожнього руху, а також відповідні обмеження швидкості і дотримання вимог законодавства учасниками дорожнього руху. Засоби моніторингу мають складати єдине ціле з більш широким аналізуванням управління системи дорожнього руху та звітів щодо контролювання виконання вимог законодавства

ДОДАТОК В
(довідковий)

**МІЖНАРОДНА ДІЯЛЬНІСТЬ СТОСОВНО СТРУКТУРИ УПРАВЛІННЯ
БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

В.1 Загальні положення

Цей стандарт є значним кроком уперед в міжнародних зусиллях щодо поліпшування БДР за допомогою представлення узагальнених методів і вимог для кожного типу організації для розвитку її власної системи управління БДР.

Розуміння системного підходу стосовно безпеки дорожньо-транспортного руху є основним принципом для успішного запровадження цього стандарту.

У доповнення до наведених основних елементів системи безпеки цей додаток надає організаціям додаткові настанови щодо запровадження системи управління БДР, які відповідають визнаній найкращій практиці у цій галузі.

В.2 Системний підхід щодо безпеки у сфері БДР

На час опублікування цього стандарту деякі країни вже почали застосовувати системний підхід щодо безпеки у розвитку та запровадженню власних програм у сфері БДР. У Швеції розроблено підхід «Нульова смертність», у Нідерландах розроблено тісно пов'язаний з цим підхід «Стийка безпека», у Новій Зеландії та у деяких штатах Австралії запроваджено програми під девізом системи безпеки.

Незважаючи на відмінність деяких деталей, системний підхід до безпеки зазвичай:

а) має довгострокову ціль стосовно усунення смертності та важких травм унаслідок дорожнього руху;

б) спрямований на розвиток дорожньо-транспортної системи, яка краще зможе компенсувати людські помилки. Це зазвичай досягають керуванням енергією удару таким чином, щоб жодного учасника дорожнього руху не залишити незахищеним від дії сил, що виникають під час аварій та ведуть до смерті або важких травм;

с) об'єднує багато методів для керування силами удару, які виникають під час зіткнення, з головним методом поліпшування дорожньо-транспортної системи у поєднанні з встановленням обмеження швидкості, причому останнє залежить від рівня захисту, що надає дорожня інфраструктура;

д) обчислений на основі чіткого економічного аналізування для розуміння масштабів проблем аварій на дорогах та направлення коштів на ті програми та місця, в яких вони принесуть найбільше потенційної користі для суспільства;

е) всебічно підтриманий керівництвом, управлінням і структурами, що об'єднують всі головні урядові установи та інші організації, які мають значення у визначенні безпечного функціонування дорожньо-транспортної системи;

ф) узгоджує рішення щодо управління безпекою та соціальні рішення, що приймають для досягнення економічних цілей, людського здоров'я і стану довкілля, а також створення комерційного оточення, яке утворює попит і надає переваги постачальникам продуктів та послуг у галузі безпеки дорожнього-транспортного руху;

г) використовує принцип «розподілення відповідальності» у БДР поміж різними суб'єктами дорожньо-транспортної системи, наприклад там, де є спільна думка громадян, громадських, приватних та некомерційних організацій стосовно прагнення найбільшої безпеки та методів щодо їх досягнення.

Ці підходи мають відношення до всіх громадських і приватних організацій, що можуть впливати на БДР за допомогою своєї діяльності, пов'язаної з дорожнім рухом, та допомагають визначити вплив відповідних систем управління БДР.

В.3 Міжнародна діяльність у сфері управління БДР

Відсутність належної дорожньо-транспортної безпеки є проблемою для всіх суспільств у всьому світі. Організація Об'єднаних Націй (UN) зробила чіткі кроки у галузі БДР, опублікувавши у 2004 році під керівництвом Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я (WHO) та Світового Банку «Всесвітню доповідь щодо попередження дорожньо-транспортного травматизму» [9] та у 2009 році разом з WHO «Глобальну доповідь щодо стану безпеки дорожнього руху» [10]. Генеральна Асамблея ООН у березні 2010 року оголосила період з 2011 року до 2020 року десятиріччям дій у галузі безпеки дорожнього руху задля стабілізування та подальшого зниження передбачуваного рівня смертності від дорожньо-транспортних пригод по всьому світу. Глобальний план дій у сфері безпеки дорожнього руху на десятиріччя, опублікований у 2011 році, визначив п'ять його основних принципів (управління безпекою дорожнього руху, більш безпечні дороги та мобільність, більш безпечні КТЗ, більш безпечна поведінка користувачів доріг, а також заходи у відповідь після виникнення аварій) і за допомогою цього стандарту є можливість виконувати перший з цих принципів.

Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) та Міжнародний Форум дорожнього руху в 2008 році опублікували доповідь під назвою «Прагнення до нуля: важливі завдання та системний підхід до безпеки дорожнього руху» [11]. У цій доповіді зазначено важливість систем управління БДР та розглянуто кодифіковану систему управління, яку було розроблено та згодом опубліковано в 2009 році Світовим Банком глобального фонду безпеки дорожнього руху (WBGRSF). У цій публікації використано всебічний огляд успішного досвіду юридичного управління БДР для розроблення структури системи управління БДР (див. рисунок В.1). Вона є незалежною від структури організацій та їхньої культури та представляє три взаємозв'язаних елементи, а саме: функції управління, заходи та результати.

Структура системи за WBGRSF визначає такі функції управління, які потрібно виконувати як частину успішної системи управління БДР:

а) орієнтування на результати: прагнення організації на досягнення високих показників діяльності у сфері БДР та звітності, що є основою для всієї діяльності та прийняття потрібних заходів;

б) взаємодія: механізм управління та регулювання заходами, як в самій організації (для внутрішніх цілей), так і для інших залежних організацій, відповідно до їхньої ролі або інтересів у сфері БДР;

с) законодавство: вимоги та/чи відповідність законодавчим або політичним засобам, які зазвичай направлені на організаційно-правову звітність, а також стандартам та правилам щодо безпеки використання землі, дорожньо-транспортної системи, учасників дорожнього руху, КТЗ та швидкої медичної допомоги;

д) фінансування та розподілення ресурсів: фінансування заходів та діяльності на постійній основі, використовуючи раціональне оцінювання та заплановані схеми для розміщення ресурсів;

е) сприяння: постійна взаємодія у сфері БДР, як з основним інтересом організації, з особливим зазначенням загальної соціальної відповідальності у прийнятті відповідних заходів для очікуваного поліпшення у показниках діяльності БДР;

ф) моніторинг та оцінювання: систематичне та постійне вимірювання результатів роботи БДР і кінцевих результатів, оцінювання заходів щодо очікуваних результатів у сфері БДР;

г) дослідження та обмін інформацією: систематичне та постійне формування інформаційної бази, систематизування, обмін інформацією та застосування її у БДР.



Джерело інформування: Bliss and Breen, building on the frameworks of Land Transport Safety Authority, 2001; Koornstra et al, 2002, Bliss, 2004.

Рисунок В.1 — Структура системи управління безпекою дорожнього руху за схемою Світового Банку глобального фонду безпеки дорожнього руху

Ці функції сприяють проведенню заходів, на які зазвичай звертають увагу представники БДР. Чіткі заходи визначають, формують та впроваджують для досягнення очікуваних результатів. Заходи відповідно до стандартів та правил проводять у таких галузях:

— планування безпеки, проектування, експлуатування та використання дорожньо-транспортної системи;

— вимоги щодо в'їзду та виїзду КТЗ і водіїв у дорожньо-транспортну систему (наприклад, реєстрація та посвідчення водія);

— лікування та відновлення здоров'я потерпілих від дорожньо-транспортних аварій.

Одночасно заходи спрямовано на дотримання цих стандартів та правил, поєднуючи освіту, контролювання виконання вимог законодавства та стимулювання.

Останнім елементом структури управління безпекою за WBGRSF є визначення, документування та вимірювання очікуваних результатів та їхнє вираження у кількісній характеристиці цілей БДР:

а) кінцеві результати охоплюють довгострокове бачення майбутньої системи дорожньо-транспортного руху, разом із найближчими та середньостроковими цілями БДР, які виражені в строках очікуваного зниження соціальних витрат, смертності та важких травм;

б) проміжні результати вимірюють заходами, що, ймовірно, поліпшать кінцеві показники діяльності БДР, такі як зниження середньої швидкості руху або поліпшення рівня безпеки парку КТЗ, застосування більш ефективної інформації щодо управління;

с) результатами роботи є реальні результати діяльності організації, які спрямовані на поліпшення проміжних та кінцевих результатів: це виражені у кілометрах/милях технічні поліпшення щодо безпеки, кількість застосованих правоохоронних дій з боку міліції або виконання особливих проміжних етапів.

OECD рекомендує таку юридичну діяльність щодо управління безпекою дорожнього руху, що було розроблено та використано Світовим Банком (OECD 2008, Світовий Банк 2009).

В.4 Взаємозв'язок між цим стандартом та Концепцією системи управління безпекою дорожнього руху за WBGRSF

Незважаючи на те, що Концепцію WBGRSF було розроблено для допомоги країнам у поліпшенні їхніх показників діяльності у сфері БДР, організаційних функцій та заходів, досягненні результатів, її можна застосовувати для організацій різних розмірів і складності, державними або приватними. Концепція зазначає основні елементи системи управління безпекою дорожнього руху, отже, надає корисні посилання щодо основних принципів застосування цього стандарту. У таблиці В.1 узагальнено відповідність трирядної структури управління за WBGRSF до вимог, зазначених у розділах 4—10 цього стандарту, та взаємозв'язок між ними.

Таблиця В.1 — Взаємозв'язок між Концепцією управління за WBGRSF та цим стандартом

Світовий банк глобального фонду безпеки дорожнього руху	ISO 39001
Організаційні функції управління	Управління у контексті ISO загалом відносять до всіх видів дій, які використовують для координування, спрямування та контролювання організації
Орієнтування на результати	Розділ 5 встановлює вимоги до найвищого керівництва організації щодо лідерства та відповідальності стосовно БДР. Ці вимоги охоплюють забезпечення сумісності системи управління БДР із стратегічним напрямком та виробничою діяльністю організації, передбачення заходів щодо зниження смертності та важких травм як довгострокового завдання, а також запровадження дій, які забезпечать поліпшення БДР. У розділі 6 наведено процеси планування щодо аналізування результатів безпеки. 9.3 та 10.2 зорієнтовано на заплановані критичні аналізування та постійне організаційне поліпшення для досягнення очікуваних результатів
Взаємодія	У 4.1, 4.2 та 4.3 рекомендовано організаціям перевіряти її внутрішні та зовнішні загальні положення для визначення ефекту від дії БДР та сферу їх впливу. Вони зазначають, що показники діяльності БДР залежать від діяльності усередині організації та/чи від інших організацій та учасників дорожнього руху. 5.2 визначає відповідальність найвищого керівництва за партнерство та співпрацю з оточенням задля розвитку системи безпеки. У 7.1 зазначено вимоги щодо взаємодії для допомоги організації у досягненні очікуваних результатів у сфері БДР
Законодавство	Законодавство в основному стосується стандартів та правил щодо безпеки використання землі, дорожньо-транспортної системи, учасників дорожнього руху, КТЗ і швидкої медичної допомоги та відповідності їм. У 6.3 наведено повний перелік коефіцієнтів ефективності дії БДР, які має розглянути організація, а також низку цих показників діяльності які регулює законодавство, і має бути відповідно розглянуто
Фінансування та розподілення ре- сурсів	7.2 наводить вимоги щодо всіх рівнів керівництва організації для забезпечення ресурсів та обґрунтованої схеми їхнього розподілення задля розроблення, запровадження, підтримування та поліпшення системи управління БДР та відповідної діяльності
Сприяння	У 7.4, 7.5 та 7.6 наведено вимоги щодо взаємозв'язку та впровадженню цілей БДР та очікуваних показників дії на різних рівнях організації та залучення працівників до процесу постійного поліпшення. Організація також забезпечує зовнішній взаємозв'язок із зацікавленими сторонами для інформування щодо вимог у довгостроковому напрямку діяльності та проміжні заходи задля їхнього досягнення

Кінець таблиці В.1

Світовий банк глобального фонду безпеки дорожнього руху	ISO 39001
Моніторинг та оцінювання	Стандарти ISO щодо систем управління мають чітку направленість на моніторинг і вимірювання результатів, як частини PDCA процесу. У 9.1 наведено вимоги щодо контролювання та вимірювання організацією основних параметрів власної діяльності, які мають вплив на результати БДР
Дослідження, розроблення та обмін інформацією	У 10.1 наведено вимоги щодо усунення невідповідностей з цим стандартом і дослідження, аналізування та документування подій БДР задля виявлення основних недоліків та визначення можливості уточнення запобіжних дій
Заходи	У 6.3 с) наведено, що організація повністю визначає чинники щодо безпеки дорожнього руху в системі управління БДР. У 7.3 та 8.1 приділено особливу увагу щодо компетенції персоналу організації та плануванню діяльності, а також контролюванню дій, які потребують підтримування чинників БДР. В 9.2 наведено вимоги щодо введення процедур аудиту для забезпечення відповідності діяльності організації чинникам БДР
Результати	В 6.3 наведено вимоги щодо забезпечення цілей БДР з урахуванням очікуваних результатів БДР, які можуть охоплювати завдання БДР для кінцевих та проміжних результатів, а також результатів роботи організації для досягнення цього

ДОДАТОК С
(довідковий)

**ВІДПОВІДНІСТЬ МІЖ ISO 39001:2012, ISO 9001:2008
та ISO 14001:2004**

Таблиця С.1 — Відповідність між ISO 39001:2012, ISO 9001:2008 та ISO 14001:2004

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
	Вступ	01	Вступ		Вступ
		02	Загальні положення		
		03	Процесний підхід		
		04	Зв'язок з ISO 9004		
			Сумісність з іншими системами управління		
1	Сфера застосування	1	Сфера застосування	1	Сфера застосування
		1.1	Загальні положення		
		1.2	Застосування		
2	Нормативні посилання	2	Нормативні посилання	2	Нормативні посилання
3	Терміни та визначення понять	3	Терміни та визначення понять	3	Терміни та визначення понять
4	Загальні положення організації (лише заголовки)				
4.1	Основні відомості щодо організації та її загальних положень				
4.2	Розуміння потреб та очікувані результати для зацікавлених сторін				
4.3	Визначення сфери застосування системи управління БДР				
4.4	Система управління БДР	4	Система управління якістю (лише заголовки)	4	Вимоги до системи екологічного керування (лише заголовки)

Продовження таблиці С.1

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
5	Лідерство	5	Відповідальність керівництва (лише заголовок)		
5.1	Лідерство та зобов'язання				
5.2	Політика	5.1	Зобов'язання керівництва	4.2 4.4.1 4.6	Екологічна політика Ресурси, функційні обов'язки, відповідальність і повноваження Аналізування з боку керівництва
		5.2	Орієнтація на замовника	4.3.1 4.3.2	Екологічні аспекти Правові та інші вимоги
5.3	Організаційні обов'язки, відповідальність та повноваження	5.3	Політика у сфері якості	4.2	Екологічна політика
		5.5 5.5.1 5.5.2	Відповідальність, повноваження та інформування (лише заголовок) Відповідальність і повноваження Представник керівництва	4.4.1	Ресурси, функційні обов'язки, відповідальність і повноваження
6	Планування (лише заголовок)	5.4	Планування (лише заголовок)	4.3	Планування (лише заголовок)
6.1	Загальні положення				
6.2	Дії щодо усунення ризиків та можливості їх виникнення				
6.3	Показники ефективності БДР	5.4.1 5.4.2	Цілі у сфері якості Планування системи управління якістю	4.3.3	Цілі, завдання та програма(-и)
6.4	Цілі БДР та планування їх досягнення				
7	Підтримування (лише заголовок)	7	Виготовляння продукції (лише заголовок)	4.4	Запровадження та функціонування (лише заголовок)
7.1	Взаємодія				
7.2	Ресурси	6 6.1 6.3 6.4	Керування ресурсами (лише заголовок) Забезпечення ресурсами Інфраструктура Робоче середовище	4.4.1	Ресурси, функційні обов'язки і повноваження
7.3	Компетентність	6.2 6.2.1 6.2.2	Людські ресурси (лише заголовок) Загальні положення Компетентність, підготовленість і обізнаність	4.4.2	Компетентність, підготовленість і обізнаність
7.4	Обізнаність	6.2 6.2.1 6.2.2	Людські ресурси (лише заголовок) Загальні положення Компетентність, підготовленість і обізнаність	4.4.2	Компетентність, підготовленість і обізнаність

Продовження таблиці С.1

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
7.5	Інформування	5.5.3 7.2.3	Внутрішнє інформування Інформаційний зв'язок із замовниками	4.4.3	Інформування
7.6	Задokumentована інформація (лише заголовки)	4.2	Вимоги до документації (лише заголовки). Загальні положення		
7.6.1	Загальні положення	4.2.1	Загальні положення	4.4.4	Документація
7.6.2	Створення та оновлення	4.2.2	Настанова щодо якості		
7.6.3	Контролювання задokumentованої інформації	4.2.3 4.2.4	Контроль документів Контроль протоколів	4.4.5 4.5.4	Контроль документів Контроль протоколів
8	Функціонування (лише заголовки)	7	Виготовлення продукції (лише заголовки)	4.4	Запровадження та функціонування (лише заголовки)
8.1	Операційне планування та контролювання	7.1 7.2 7.2.1 7.2.2 7.3 7.3.1 7.3.2 7.3.3 7.3.4 7.3.5 7.3.6 7.3.7 7.4 7.4.1 7.4.2 7.4.3 7.5 7.5.1 7.5.2 7.5.3	Планування виготовлення продукції Процеси, що стосуються замовників Визначання вимог щодо продукції Критичне аналізування вимог щодо продукції Проектування та розроблення (лише заголовки) Планування, проектування та розроблення Вхідні дані проектування та розроблення Вихідні дані проектування та розроблення Критичне аналізування проекту та розробки Перевіряння проекту та розробки Затвердження проекту та розробки Контроль змін у проекті та розробці Закупівля (лише заголовки) Процес закупівлі Інформація стосовно закупівлі Перевіряння закупленої продукції Виробництво та обслуговування (лише заголовки) Контроль виробництва та обслуговування Затвердження процесів виробництва та обслуговування Ідентифікація та простежуваність	4.4.6 4.3.1 4.3.2 4.4.6 4.3.1 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6	Операційний контроль Екологічні аспекти Правові та інші вимоги Операційний контроль Екологічні аспекти Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль Операційний контроль

Кінець таблиці С.1

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
		7.5.4 7.5.5 7.6	Власність замовника Збереження продукції Контроль засобів моніторингу та вимірювального устаткування	4.4.6 4.5.1	Операційний контроль Моніторинг і вимірювання
8.2	Готовність до надзвичайних ситуацій і реагування на них			4.4.7	Готовність до надзвичайних ситуацій і реагування на них
9	Оцінювання показників діяльності (лише заголовки)	8	Вимірювання, аналізування та поліпшування (лише заголовки)	4.5	Перевіряння (лише заголовки)
9.1		8.1 8.2 8.2.1 8.2.3 8.2.4	Загальні положення Моніторинг і вимірювання (лише назва) Задоволеність замовника Моніторинг і вимірювання процесів Моніторинг і вимірювання продукції	4.5.1 4.5.2	Моніторинг і вимірювання Оцінювання дотримання відповідності
9.2	Розслідування дорожньо-транспортних аварій та дорожньо-транспортних пригод на дорогах				
9.3	Внутрішній аудит	8.2.2	Внутрішній аудит	4.5.5	Внутрішній аудит
9.4	Критичне аналізування з боку керівництва	5.1 5.6 5.6.1 5.6.2 5.6.3	Зобов'язання керівництва Критичне аналізування з боку керівництва (лише заголовки) Загальні положення Вхідні дані критичного аналізування Результати критичного аналізування	4.6	Аналізування з боку керівництва
10	Поліпшування (лише заголовки)	8.5	Поліпшування (лише заголовки)		
10.1	Невідповідність та коригувальні дії	8.3 8.4 8.5.2 8.5.3	Контроль невідповідної продукції Аналізування даних Коригувальні дії Запобіжні дії	4.5.3 4.5.1 4.5.3 4.5.3 4.5.3	Невідповідність, коригувальні та запобіжні дії Моніторинг і вимірювання Невідповідність, коригувальні та запобіжні дії Невідповідність, коригувальні та запобіжні дії Невідповідність, коригувальні та запобіжні дії
10.2	Постійне поліпшування	8.5.1	Постійне поліпшування	4.2 4.3.3 4.6	Екологічна політика Цілі, завдання та програма(-и) Аналізування з боку керівництва

БІБЛІОГРАФІЯ

- 1 ISO 9000:2005 Quality management systems — Fundamentals and vocabulary
- 2 ISO 9001:2008 Quality management systems — Requirements
- 3 ISO 14001:2004 Environmental management systems — Requirements with guidance for use
- 4 ISO 14004:2004 Environmental management systems — General guidelines on principles, systems and support techniques
- 5 ISO 19011:2011 Guidelines for auditing management systems
- 6 ISO/TS 16949 Quality management systems — Particular requirements for the application of ISO 9001:2008 for automotive production and relevant service part organizations
- 7 ISO 31000:2009 Risk Management — Principles and guidelines
- 8 OHSAS 18001:2007 Occupational health and safety management systems — Requirements
- 9 World Report on Road Traffic Injury Prevention by M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. Hyder, E. Mathers Geneva, World Health Organization, 2004
Доступна на сайті: www.who.int/violence_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/
- 10 Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009
Доступна на сайті:
[WHO|Global status report on road safety 2009](http://www.who.int/global_status_report_on_road_safety_2009)
- 11 Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach. Paris, OECD and International Traffic Forum. 2008
- 12 Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects. Tony Bliss, Jeanne Breen. World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC. 2009
- 13 ISO Guide 73:2009 Risk Management — Vocabulary.

ДОДАТОК НА
(довідковий)

ПЕРЕЛІК НАЦІОНАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ УКРАЇНИ, ЗГАРМОНІЗОВАНИХ З МІЖНАРОДНИМИ НОРМАТИВНИМИ ДОКУМЕНТАМИ, НА ЯКІ Є ПОСИЛАННЯ У ЦЬОМУ СТАНДАРТІ

- 1 ДСТУ ISO 9000:2007 Системи управління якістю. Основні положення та словник термінів (ISO 9000:2005, IDT)
- 2 ДСТУ ISO 9001:2009 Системи управління якістю. Вимоги (ISO 9001:2008, IDT)
- 3 ДСТУ ISO 14001:2006 Системи екологічного керування. Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 14001:2004, IDT)
- 4 ДСТУ ISO 14004:2006 Системи екологічного управління. Загальні настанови щодо принципів, систем та засобів забезпечення (ISO 14004:2004, IDT)
- 5 ДСТУ ISO 19011:2012 Настанови щодо здійснення аудитів систем управління (ISO 19011:2011, IDT)
- 6 ДСТУ OHSAS 18001:2010 Системи управління гігієною та безпекою праці. Вимоги (OHSAS 18001:2007, IDT)
- 7 ДСТУ ISO Guide 73:2013 Керування ризиком. Словник термінів (ISO Guide 73:2009, IDT).

Код УКНД 03.220.20

Ключові слова: аудит, безпека дорожнього руху, вимоги, дорожньо-транспортна аварія, дорожньо-транспортна пригода, організація, показники діяльності, послуга, система управління, якість.
