



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Шестидесятая сессия

Женева, 27–30 сентября 2010 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении

Многопрофильное исследование аварий

Сводная резолюция о дорожном движении

Многопрофильное исследование аварий

Записка секретариата

1. На своей пятьдесят девятой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) просила правительства всех государств-членов направить в секретариат информацию о национальной практике многопрофильных исследований аварий (МПИА) и поручила секретариату свести эту информацию воедино в виде официального документа для его представления на рассмотрение шестидесятой сессии в целях его возможного включения в Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1) (ECE/TRANS/WP.1/127, пункт 50).
2. Большинство респондентов указали, что в их странах проведение исследований аварий является задачей полиции. Настоящий документ включает информацию, полученную от правительств тех стран-членов, в которых проводятся МПИА; присланные брошюры распространяются в качестве неофициальных документов.
3. Учитывая всеобъемлющую информацию и документально подтвержденный успех МПИА во всех странах, где они проводятся, секретариат считает, что такая позитивная практика заслуживает широкого распространения. С этой целью WP.1, возможно, пожелает рассмотреть вопрос либо о включении новой главы, касающейся МПИА, в Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1), либо о разработке отдельного документа, посвященного передовой практике проведения МПИА. Редакционная работа легко могла бы быть проведена

небольшой виртуальной группой экспертов из стран, занимающих самые наиболее передовые позиции в этом вопросе.

I. Бельгия

Углубленные исследования в Бельгии: Бельгийская исследовательская группа по изучению дорожно-транспортных происшествий (БАРТ)

4. В 2009 году Бельгийский институт безопасности дорожного движения в сотрудничестве с фламандскими властями приступил к осуществлению многопрофильного экспериментального проекта БАРТ, который предусматривает проведение всестороннего изучения дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых транспортных средств на региональных автодорогах. Этот проект преследовал двойную цель: с одной стороны, была разработана исследовательская методология для многопрофильного изучения дорожно-транспортных происшествий, а с другой стороны, была собрана подробная информация о причинах дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых транспортных средств и на этой основе были составлены рекомендации по повышению безопасности дорожного движения.

5. В ходе этого экспериментального проекта были проанализированы 125 судебных дел о дорожно-транспортных происшествиях, имевших место за период с 1 января 2000 года по 31 декабря 2006 года. Все материалы касались завершённых процедур. В каждом дорожно-транспортном происшествии участвовало по крайней мере одно грузовое транспортное средство и не более трех других транспортных средств. Рассматривались лишь те происшествия, по которым назначался судебный эксперт. Исследовательская группа изучала элементы, которые могли послужить причиной дорожно-транспортного происшествия или повлиять на него. Используемый метод представлял собой адаптированный вариант анализа сценариев, разработанного группой по углубленному исследованию аварий Национального института исследований в области безопасности дорожного движения (ИНРЕТС), – "Подробные исследования аварий" (ЕДА), Франция.

6. Несмотря на то, что в Бельгии ощущается острая потребность в проведении анализа аварий на месте происшествия (в отличие от ретроспективного анализа, как это имело место в ходе осуществления экспериментального проекта БАРТ), отдельная группа для решения такой задачи до сих пор не создана. Это обусловлено главным образом тем, что в Бельгии нет законодательства, регламентирующего проведение исследований на месте происшествия. В отсутствие такого законодательства:

а) группе не разрешается присутствовать на месте происшествия. Полиция обязана как можно скорее освободить место происшествия, поэтому возможность исследования зависит от того, позволит ли полиция группе провести его после завершения ее собственного расследования;

б) вся собранная информация (материалы опросов, осмотра транспортных средств и т.д.) может быть конфискована;

в) участники исследования могут быть вызваны для дачи показаний в суде;

г) участникам исследования не разрешается изучать материалы следствия и суда;

е) если участникам исследования становится известно о тех или иных правонарушениях, то они обязаны сообщать об этом правоохранным органам.

7. Для проведения независимых углубленных исследований требуется соответствующая правовая основа, благодаря которой проведение исследования не зависело бы от доброй воли полиции и правоохранительных органов и которая гарантировала бы защиту опрашиваемых участников аварии.

II. Дания

A. Датский совет по изучению дорожно-транспортных происшествий

8. Датский совет по изучению дорожно-транспортных происшествий – это многопрофильная группа экспертов, занимающаяся проведением углубленного анализа часто повторяющихся и серьезных дорожно-транспортных происшествий. АИБ изучает обстоятельства отдельных аварий, преследуя цели составления четкого представления об основополагающих факторах и накопления знаний о дорожно-транспортных происшествиях в интересах повышения безопасности дорожного движения; на основе выводов, составленных АИБ, другие учреждения могут принимать меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Мандат АИБ не предусматривает установления вины или невиновности в юридическом плане.

9. АИБ проводит анализы на основе имеющегося материала, полученного из полиции, от инспекторов, проводящих осмотры транспортных средств, дорожных служб, из больниц/центров неотложной помощи и Департамента судебной медицины. Совет дополняет этот материал своими собственными осмотрами транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии, и места происшествия и собеседованиями с участвовавшими сторонами, а также с любыми свидетелями, сотрудниками полиции и членами оперативно-спасательных групп.

B. Рабочие процедуры

10. АИБ всесторонне анализирует дорожно-транспортные происшествия в рамках избранных тем в целях достижения полного уяснения и понимания соответствующих типов происшествий. Методы анализа носят качественный характер и фокусируются на взаимодействии между участниками дорожного движения, дорожными/окружающими условиями и транспортными средствами до, в момент и после дорожно-транспортного происшествия.

1. Выбор тем, связанных с дорожно-транспортными происшествиями

11. Когда АИБ выбирает новую тему, связанную с дорожно-транспортными происшествиями, приоритет отдается тому предмету, который во многих отношениях расценивается как проблемная область. При выборе темы за отправную точку берется один или несколько из следующих критериев:

- а) потребность в более пристальном изучении и анализе предмета в контексте разработки статистики дорожно-транспортных происшествий;
- б) потребность в дополнительных знаниях в определенной области;

- с) потребность в дальнейшем изучении предмета в контексте других осуществляемых исследований;
- д) особое внимание общественности к определенным типам происшествий;
- е) наличие запроса Министра транспорта в адрес АИБ на анализ определенной проблемы.

2. Сбор данных

12. Сбор информации по определенным дорожно-транспортным происшествиям осуществляется частично во взаимодействии с полицией и частично в рамках исследований, проводимых самим АИБ.

13. Приступая к новой теме, АИБ заключает договоренность с рядом отделений полиции об оказании поддержки в проведении исследования: полиция информирует АИБ, если происходит авария, относящаяся к данной теме. Полиция также вызывает на место происшествия инспектора технической службы, который проводит расследование, обычно проводимое в случае дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, а также осмотр транспортного средства, который дополняет расследование, проводимое АИБ. Полиция также задерживает транспортные средства, участвовавшие в аварии, до их обследования инспектором АИБ. АИБ имеет доступ к материалам полиции.

3. Собственные расследования АИБ

14. В кратчайшее время после аварии психолог АИБ связывается с ее участниками (или родственниками, если участники погибли или получили серьезные травмы) и свидетелями в целях проведения **добровольных** опросов. Опросы участников аварии, как правило, проводятся по месту их жительства или в больнице, а опросы свидетелей осуществляются по телефону.

15. В течение недели после аварии АИБ осматривает место происшествия и участвовавшее в аварии транспортное средство. Место происшествия осматривается инспекционной группой АИБ (дорожный инженер, полицейский и инспектор, проводящий технические осмотры транспортных средств). Осмотр включает подробную регистрацию дорожных условий, определение условий видимости, оценку условий движения и т.д. Оценивается положение участников до, в момент и после столкновения, и совершается проезд по соответствующему участку дороги как можно ближе к предполагаемой траектории движения участника дорожно-транспортного происшествия. Этот проезд регистрируется с помощью видеокамеры. Осмотр нередко проводится через столь короткий промежуток времени после аварии, что могут регистрироваться ее следы, которые дополняют материалы полиции.

16. Транспортное средство осматривается сотрудником полиции и техническим инспектором. Осмотр включает изучение состояния транспортного средства, учет ущерба (что важно для определения скорости и направления движения в момент столкновения) и сопоставление транспортных средств в целях документального оформления фактических последствий столкновений. На основе повреждений салона оценивается эффективность оборудования обеспечения безопасности и степень физических травм.

17. Выше приведено описание основных моментов стандартного расследования. На практике же всегда имеют место отклонения. Порой невозможно реализовать все эти элементы, а иногда возникает потребность в дополнительных

расследованиях. Иногда дополнительные расследования проводятся по всем дорожно-транспортным происшествиям в рамках одной темы.

18. Помимо материала, получаемого из полиции, и своих собственных расследований, АИБ собирает информацию из ряда других источников:

- а) информацию о дорогах, получаемую от дорожных служб, например карты, диаграммы, данные об объемах движения и т.д.;
- б) информацию о транспортных средствах, получаемую из регистра механических транспортных средств;
- в) информацию об участниках дорожно-транспортных происшествий, получаемую из регистра уголовной полиции, регистра водительских удостоверений и т.д. Врач АИБ собирает также информацию о телесных повреждениях и их лечении из больниц.

4. Анализ и отчеты о дорожно-транспортных происшествиях

19. Когда материал собран, проводится анализ самого происшествия. Первым шагом является подготовка подробного доклада, в котором описываются и анализируются обстоятельства происшествия с использованием соображений дорожного инспектора, психолога, полицейского и технического инспектора. Все это оформляется в документальной форме, после чего Совет по изучению дорожно-транспортных происшествий представляет отчет, используя две процедуры. Это повторяется по всем соответствующим дорожно-транспортным происшествиям, т.е. в конечном итоге по каждому происшествию имеется отдельный отчет. Эти отчеты носят конфиденциальный характер и поэтому предназначены только для служебного пользования.

5. Тематический отчет

20. После составления отчетов по каждому проанализированному дорожно-транспортному происшествию проводится анализ с использованием всех этих отчетов. В конечном итоге на основе этого анализа готовится обобщенный тематический отчет, содержащий следующие элементы:

- а) обзор факторов дорожно-транспортных происшествий и травм, а также их первопричин;
- б) описание особых проблем, связанных с дорожно-транспортными происшествиями;
- в) рекомендации АИБ в отношении инициатив по предотвращению дорожно-транспортных происшествий данного типа.

21. Общие рекомендации АИБ по предотвращению дорожно-транспортных происшествий основаны на анализе мер, которые позволили бы предотвратить или ограничить отдельные дорожно-транспортные происшествия.

22. Тематический отчет представляет собой толкование результатов по определенной теме, составленное АИБ. Все данные, используемые в тематическом отчете, носят безличный характер.

С. Методы анализа

23. Анализ конкретных дорожно-транспортных происшествий, проводимый АИБ, нацелен на выявление условий, ведущих к дорожно-транспортному про-

исшествию. Ответственность или правонарушения не рассматриваются, хотя, естественно, нередко существует связь между явными нарушениями и значительной долей причины дорожно-транспортных происшествий.

24. Анализ проводится на основе единой методологии, которая остается неизменной начиная с первого тематического анализа АИБ. Использование единой методологии позволяет обеспечить единообразие и полноту анализа дорожно-транспортных происшествий, с тем чтобы анализ и выводы не ограничивались наиболее очевидными разъяснениями.

1. Установление фактов

25. Первым элементом в анализе дорожно-транспортного происшествия является установление фактов. Установление фактов включает определение значительных условий, имевших место перед аварией, и условий в последние секунды перед ней, таких как маневры с целью избежать столкновения, и непосредственно при столкновении, а также описание транспортных средств и конечного положения участников дорожно-транспортного происшествия.

26. АИБ устанавливает наиболее вероятные факты на основе собранных данных, включая разъяснения очевидцев и участников происшествия. Важным инструментом в этом процессе является программа "PC Crash", которая позволяет моделировать различные возможные сценарии.

27. Особое внимание уделяется соответствию между фактическими повреждениями транспортных средств и травмами участников происшествия и моделируемыми повреждениями и травмами. Моделируемые траектории движения и моделируемое конечное положение транспортных средств также должны соответствовать реальным условиям, которые определяются по оставленным следам и т.д. После установления фактов определяются условия, приведшие к дорожно-транспортному происшествию.

2. Процедура обработки информации

28. После установления вероятных фактов проводится анализ процесса "обработки информации" участником дорожного движения в последние секунды непосредственно перед столкновением. Этот анализ проводится на основе методологии, которая была первоначально разработана в Швеции (TRK's Crash Investigation Board. Reporting of a research assignment. Stockholm 1978), и на результатах дополнительной работы, проделанной АИБ.

29. Первым шагом в анализе процесса обработки информации является определение того, что составляет "важную информацию", т.е. информацию, необходимую для того, чтобы авария могла быть предотвращена, и определение того, когда эта информация должна быть получена. Такой информацией обычно является сигнал, на который должен был среагировать участник дорожного движения (если он был увиден и правильно понят). Зачастую это представляет собой сигнал реальной опасности, но сигнал опасности получают не все участники дорожно-транспортного происшествия.

30. Следующим шагом является определение того, имел ли участник дорожного движения доступ к необходимой информации с достаточным запасом времени для избежания дорожно-транспортного происшествия. Если информация имела, то должно быть установлено, заметил ли участник дорожного движения эту информацию.

31. Последняя часть модели – это оценка решения и действий участника дорожного движения: были ли они разумными на основе информации, полученной и обработанной участником дорожного движения?

32. Вышеуказанный обзор проводится по всем участникам дорожного движения, затронутым дорожно-транспортным происшествием. По завершении анализа процесса обработки информации проводится общий анализ значимости отдельных элементов для причины и характера дорожно-транспортного происшествия.

3. Что значат элементы?

33. АИБ рассматривает дорожно-транспортное происшествие как сбой во взаимодействии между участниками дорожного движения, транспортными средствами и дорожными/окружающими условиями. В связи с этим проводится общая оценка значимости этих элементов для дорожно-транспортных происшествий. На этом этапе имеется возможность отметить значимость такого элемента, как конструкция дороги, который мог бы позволить предотвратить или смягчить опрометчивое поведение участника дорожного движения. Проводится также оценка значимости скорости.

34. Элемент "участник дорожного движения" оценивается на предмет того, отличалось ли данное лицо по своему поведению или личным характеристикам от обычных участников дорожного движения настолько, что это могло служить одним из факторов дорожно-транспортного происшествия. Одним из примеров может служить мотоциклист, неоднократно привлекавшийся как к административной, так и к уголовной ответственности. Если в контексте дорожно-транспортного происшествия его поведение на дороге не имеет никаких оправданий, например в случае движения с очень высокой скоростью, то эта информация в сочетании с другой информацией, полученной в ходе анализа, могла бы указывать на авантюрный характер поведения, что, как правило, говорит о высокой предрасположенности к дорожно-транспортным происшествиям. Что касается значимости дорожных условий, то здесь оценивается степень, в которой конструкция дороги или окружающие элементы могли служить одной из причин дорожно-транспортного происшествия или повлиять на его характер.

35. Элемент "транспортное средство" оценивается по тому, насколько какие-либо недостатки или неисправности транспортных средств могли служить одной из причин или повлиять на характер дорожно-транспортного происшествия. Оценивается также значимость того, что те или иные транспортные средства отвечают более высоким стандартам безопасности в определенных аспектах, например в случае мотоциклов, оснащенных интегральными тормозными системами с АБС.

36. Элемент "скорость" оценивается относительно установленного ограничения, а в некоторых случаях – относительно оправданной скорости, которая является приемлемой для определенных условий. Примером могут служить малые извилистые дороги с ограниченной видимостью вне населенных пунктов, где скорость надлежит адаптировать к окружающим условиям.

37. Если скорость превышала установленное ограничение или не соответствовала окружающим условиям, то можно сделать вывод, что дорожно-транспортного происшествия можно было избежать, если было бы соблюдено ограничение или поддерживалась разумная скорость. Если бы дорожно-транспортное происшествие имело место в любом случае, то оценивается сте-

пень, в которой превышение установленного ограничения имело значение для полученных травм.

38. Значимость скорости всегда оценивается на основе реальных фактов. Расчеты производятся в тех случаях, когда скорость участника дорожного движения меняется с учетом ограничения скорости в том месте, где он среагировал на сигнал другого участника/сигнал опасности. Все остальное остается неизменным. На практике в большинстве случаев за основу берется действующее ограничение скорости.

4. Факторы, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям и травмам

39. После установления фактов, обработки информации и проведения анализа значимости соответствующих элементов можно определить, какие факторы привели к дорожно-транспортному происшествию и какие имели значение для степени полученных травм. АИБ использует ограниченное число возможных факторов, причем они связаны с анализом процесса обработки информации и значимости различных элементов:

а) фактор дорожно-транспортного происшествия – это негативный фактор, в отсутствие которого не было бы дорожно-транспортного происшествия;

б) фактор травматизма – это обстоятельство, которое усугубляет степень полученных травм, но не является причиной дорожно-транспортного происшествия;

в) основополагающий фактор – это уточнение или разъяснение установленных факторов дорожно-транспортного происшествия и травматизма.

Следует отметить, что в целом факторы – это те обстоятельства, которых не должно быть в условиях дорожного движения.

5. Меры/предотвращение

40. После установления факторов дорожно-транспортных происшествий надлежит выяснить, какие меры позволяли бы предотвращать такие происшествия. Особое внимание уделяется взаимодействию между участником дорожного движения, транспортным средством и дорожными/окружающими условиями. В связи с этим в качестве решений для противодействия факторам, связанным с участниками дорожного движения, определяются меры, затрагивающие дороги или транспортные средства.

III. Эстония

A. Деятельность Комиссии экспертов по расследованию дорожно-транспортных происшествий (Комиссия)

1. Цель расследования дорожно-транспортных происшествий

41. Комиссия была учреждена в 2001 году в соответствии с положениями Национального закона о дорожном движении. Главная цель состояла в привлечении специалистов из различных отраслей прежде всего к расследованию дорожно-транспортных происшествий (по крайней мере с одним погибшим или пятью или более ранеными участниками дорожного движения), их причин и

других косвенных факторов, а также к разработке мер по повышению безопасности дорожного движения на основе углубленного анализа дорожно-транспортных происшествий. Комиссия не занимается установлением ответственности и вины участников дорожно-транспортных происшествий.

2. Состав Комиссии и ее деятельность

42. По получении сигнала из полиции группа экспертов (специалист по конструкции транспортных средств, полицейский, специалист по дорожной инфраструктуре) выезжает на место происшествия. При необходимости для участия в дискуссиях в ходе расследования могут быть приглашены врач и психолог.

3. Отчеты и рекомендации, составляемые Комиссией

43. После дорожно-транспортного происшествия составляется отчет, который визируется каждым членом группы экспертов; в отчете выносятся рекомендации в отношении возможных мер по повышению безопасности дорожного движения на месте происшествия. Отчет направляется владельцу дороги, в полицию и в Фонд автомобильного страхования в целях ознакомления с выводами и предложениями, составленными Комиссией, для их практического применения.

44. На основе годовых расследований Комиссия докладывает Министру экономики и коммуникаций о возможных мерах (законодательство, кампании по повышению безопасности дорожного движения, учебно-воспитательная работа, дорожный контроль, вопросы, касающиеся транспортных средств и инфраструктуры) по повышению безопасности дорожного движения, созданию более благоприятных дорожных условий и сокращению числа дорожно-транспортных происшествий.

4. Практические результаты деятельности Комиссии

45. За период после того, как Комиссия приступила к работе, были реализованы многие предложения группы экспертов, включая принятие мер по совершенствованию инфраструктуры, внесение поправок в действующие законодательные акты и проведение кампаний по повышению безопасности дорожного движения.

5. Планы на будущее

46. Комиссия начала свою деятельность на территории одного уезда и расследовала 247 дорожно-транспортных происшествий, что составляет 25% всех аналогичных происшествий в Эстонии. С 2010 года Комиссия решила постепенно расширять границы своей деятельности на все уезды.

IV. Финляндия

A. Расследование дорожно-транспортных происшествий в Финляндии

47. Порядок проведения расследований регулируется законодательством о расследовании дорожных и внедорожных транспортных происшествий (Закон о транспортных происшествиях 24/2001); расследования направляются и контролируются Комиссией по расследованию дорожно-транспортных происшествий,

учрежденной Министерством транспорта и коммуникаций. Финский центр автомобильного страхования занимается организацией расследований дорожно-транспортных происшествий, использованием результатов таких расследований и информационным обеспечением.

48. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий проводят расследования происшествий со смертельным исходом. Главная цель расследования состоит в повышении безопасности дорожного движения. Группы, проводящие расследования, не выносят суждений по вопросам ответственности или компенсации. При изучении причин дорожно-транспортных происшествий и составлении предложений по повышению безопасности дорожного движения группы действуют на независимой и беспристрастной основе.

1. Предмет расследования

49. Расследования сфокусированы главным образом на дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, предотвращение которых имеет важнейшее значение как для сохранения жизни людей, так и в экономическом плане. Дорожно-транспортные происшествия, сопровождающиеся серьезными травмами или лишь материальным ущербом, также подвергаются расследованию, но они, как правило, изучаются в пределах определенного времени или региона или, например, в целях выяснения определенного вопроса.

2. Причины и основания для расследования дорожно-транспортных происшествий

50. В ходе расследований дорожно-транспортных происшествий подробно изучается характер дорожно-транспортного происшествия, факторы риска, последствия и обстоятельства. Комиссия по проведению расследований ежегодно определяет объекты для расследований в плане действий, представляемом в Министерство транспорта и коммуникаций.

3. Порядок функционирования групп по проведению расследований дорожно-транспортных происшествий

51. Группы по проведению расследований дорожно-транспортных происшествий получают информацию о дорожно-транспортных происшествиях либо из Центра оперативного реагирования, либо из полиции. Предпринимаются усилия для незамедлительного начала расследования на месте происшествия. Дорожно-транспортные происшествия расследуются в соответствии с последовательной методикой расследования, предполагающей использование стандартных бланков. Это обеспечивает наличие информации, являющейся максимально единообразной по своему качеству. Обширный и единообразный характер материала дает возможность для его разнообразного использования в рамках исследований, учебной и информационной деятельности и на других направлениях работы по повышению безопасности дорожного движения.

4. Члены группы по проведению расследований и их права

52. В Финляндии насчитывается 20 групп по проведению расследований дорожно-транспортных происшествий, в состав которых входят 260 членов, обладающих знаниями, по крайней мере, в области полицейской работы, технологии транспортных средств, дорожного хозяйства и психологии. Срок полномочий членов групп по проведению расследований составляет пять лет. Члены групп обязаны соблюдать режим особой ответственности и конфиденциальности.

53. Члены групп по проведению расследований имеют право получать доступ к месту дорожно-транспортного происшествия и проводить расследования, осматривать транспортные средства и получать информацию, например из официальных регистров для установления причин дорожно-транспортного происшествия.

5. Результаты расследования

54. Группа по проведению расследования составляет доклад о проведенном расследовании, который включает, например, описание характера дорожно-транспортного происшествия, факторов, приведших к дорожно-транспортному происшествию, результатов дорожно-транспортного происшествия, а также предложения по повышению безопасности дорожного движения, составленные группой.

55. В отчете о проведенном расследовании не содержится данных, которые позволяли бы идентифицировать лиц или транспортные средства, участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии. По завершении работы отчет о проведенном расследовании становится общедоступным документом. Другие документы, собранные в связи с расследованием, носят конфиденциальный характер. Финский центр автомобильного страхования ведет архив отчетов о проведенных расследованиях и связанных с этим документах.

56. Материалы, собранные в контексте расследования, в сочетании с данными, регистрируемыми на основе использования соответствующих бланков в Финском центре автомобильного страхования, составляют информационный регистр дорожно-транспортных происшествий. Данные, содержащиеся в информационном регистре дорожно-транспортных происшествий, могут предоставляться на безвозмездной основе для использования в научных и статистических исследованиях и в работе по повышению безопасности дорожного движения, проводимой компетентными органами. Безличные или обобщенные данные могут также использоваться на других направлениях работы по повышению безопасности дорожного движения.

57. Финский центр автомобильного страхования использует материал, собранный группами по проведению расследования, для составления предварительных докладов, ежегодных докладов и других информационных комплектов и пресс-релизов. Этот материал используется также в контексте международной работы по повышению безопасности дорожного движения.

6. Регулярные статистические публикации на базе материалов информационного регистра дорожно-транспортных происшествий

а) Ежегодный доклад Комитета страховых компаний по безопасности дорожного движения (ВАЛТ): итоговый доклад о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, по которым проводились расследования в течение года;

б) предварительный доклад ВАЛТ: квартальный предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом;

в) предварительные данные ВАЛТ о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с употреблением алкоголя: предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя, за предшествующий год.

58. Самые последние публикации могут быть получены в электронном виде на вебсайте Финского центра автомобильного страхования по адресу www.lvk.fi.

V. Италия

59. Расследование дорожно-транспортного происшествия на месте происшествия проводится дорожной полицией или такими структурами безопасности, как "Карабиньери", либо другими полицейскими властями или прочими особыми органами или структурами, подчиненными Министерству внутренних дел, или соответствующими административными органами, уполномоченными на то законом (статья 12 Кодекса дорожного движения).

60. Данные архивируются и при необходимости сверяются с регистрами медицинских данных. На более позднем этапе страховые компании, используя полицейские протоколы и данные, могут проводить свои собственные расследования для установления фактов, включая техническую оценку/осмотр транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии, дорожной инфраструктуры в месте происшествия и возможных помех на соответствующем участке.

61. В случае передачи дела в суд прокурор может затребовать проведения дополнительного рассмотрения, перекрестного опроса очевидцев и оценки медицинских данных, а в случае разногласий могут проводиться дополнительные расследования на основе экспертного анализа для каждой из сторон, подавшей соответствующее ходатайство (*perizia di parte*), в целях интеграции, разъяснения или обеспечения возможности для использования данных, содержащихся в полицейском протоколе.

VI. Норвегия

62. Норвежская администрация дорог общего пользования (НАДОП) отвечает за обеспечение безопасности дорожного движения и располагает норвежской базой данных о дорожно-транспортных происшествиях. НАДОП обязана и уполномочена проводить расследования для изучения сдерживающих факторов, связанных с дорогами, транспортными средствами и участниками дорожного движения.

63. С 1 сентября 2005 года были расширены полномочия Совета по расследованию дорожно-транспортных происшествий (АИБН), которые включают проведение расследований в связи с происшествиями и инцидентами на дорогах. Закон о дорожном движении предусматривает проведение расследований в связи с дорожно-транспортными происшествиями на основе тех же принципов и процедур, какие используются в контексте расследований на других видах транспорта. АИБН самостоятельно решает вопрос о целесообразности проведения расследования по тому или иному дорожно-транспортному происшествию, а соответствующие отчеты должны составляться в соответствии с установленными предписаниями. Любые рекомендации по вопросам повышения безопасности направляются в Министерство транспорта для принятия последующих решений и окончательной реализации.

64. АИБН проводит независимые расследования и выясняет причины дорожно-транспортных происшествий и последовательность событий в целях состав-

ления рекомендаций по повышению безопасности дорожного движения, не устанавливая вину и ответственность сторон.

65. АИБН занимается в основном серьезными дорожно-транспортными происшествиями и инцидентами в ходе осуществления коммерческих перевозок, уделяя особое внимание серьезным дорожно-транспортным происшествиям с участием большегрузных транспортных средств и автобусов, а также серьезным дорожно-транспортным происшествиям, связанным с перевозкой опасных грузов и движением в туннелях. Одна из главных целей состоит в расследовании дорожно-транспортных происшествий, которые чреваты крупным ущербом или которые потенциально могут служить источником полезных знаний для повышения безопасности дорожного движения.

Организация

66. Углубленный анализ организован на трех уровнях:

- a) руководящий комитет;
- b) группа по анализу дорожно-транспортных происшествий;
- c) группа по дорожно-транспортным происшествиям.

1. Руководящий комитет

67. Пяти регионам разрешено самостоятельно решать вопрос о том, желают ли они иметь руководящий комитет. Вместе с тем работа должна быть тщательно организована. В связи с этим регулярные руководящие совещания на региональном уровне могут функционировать в качестве естественного руководящего комитета. Задачи руководящего комитета включают:

- a) инициирование процесса создания группы по анализу дорожно-транспортных происшествий (региональный уровень) и групп по дорожно-транспортным происшествиям (районный уровень);
- b) обеспечение подготовки участников этих групп;
- c) сбор отчетов, составляемых группами по анализу дорожно-транспортных происшествий.

2. Группа по дорожно-транспортным происшествиям

68. Как правило, группа по дорожно-транспортным происшествиям создается в каждом районе. В некоторых случаях несколько районов создают совместную группу по дорожно-транспортным происшествиям. Члены группы по дорожно-транспортным происшествиям должны обладать специализированными/практическими знаниями и аналитическими способностями в вопросах, касающихся автомобильных дорог, транспортных средств и участников дорожного движения.

69. Группа по дорожно-транспортным происшествиям собирает информацию, необходимую для проведения анализа, и приступает к обработке первичных данных. Рекомендуются, чтобы один из членов группы незамедлительно выезжал на место происшествия в целях точной регистрации информации о быстро меняющихся условиях (например, погода, дорожные условия). Это включает фотографирование транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии. После этого выезда на место происшествия первичная информация регистрируется в предварительном формате и направляется главам соответствующих департаментов и подразделений, обеспечивающих

централизованное распространение информации о дорожно-транспортных происшествиях. При необходимости группа может в кратчайшие возможные сроки выехать на место происшествия повторно вместе с сотрудниками полиции.

3. Группа по анализу дорожно-транспортных происшествий

70. В каждом регионе создается одна группа по анализу дорожно-транспортных происшествий, которая оказывает консультативную помощь местной группе по дорожно-транспортным происшествиям и проводит дополнительный анализ, используя документы и данные, полученные от группы по дорожно-транспортным происшествиям. Эта группа дорабатывает отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и составляет ежегодные отчеты. В состав группы должно входить не менее трех человек, обладающих компетенцией в вопросах, касающихся дорог, транспортных средств и участников дорожного движения. Ежегодно каждая группа по анализу дорожно-транспортных происшествий анализирует в среднем около 50 дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом.

71. Группа по анализу дорожно-транспортных происшествий подчинена руководящему комитету, члены которого могут быть служащими районных структур, а, следовательно, также членами групп по дорожно-транспортным происшествиям. Рекомендуется, чтобы один из членов входил в состав аналитической группы для обеспечения обмена информацией между группами по дорожно-транспортным происшествиям и группой по анализу дорожно-транспортных происшествий. В альтернативном варианте каждый член группы по анализу дорожно-транспортных происшествий поддерживает контакт с определенным числом групп по дорожно-транспортным происшествиям.

72. Помимо членов, указанных выше, в составе каждой группы имеется также врач. Этот член группы должен быть назначен соответствующим региональным органом здравоохранения. Задачи врача заключаются в следующем:

- a) рассмотрение условий, приведших к смертельному исходу;
- b) рассмотрение медицинских или других условий, связанных с участниками дорожного движения, которые могли способствовать дорожно-транспортному происшествию;
- c) рассмотрение характера лечения пострадавших после дорожно-транспортных происшествий, которое могло привести к ухудшению их состояния.

4. Организация на национальном уровне

73. Директорат дорог общего пользования отвечает за организацию и осуществление работы по анализу дорожно-транспортных происшествий, а также за проведение анализа и опубликование результатов. Совместно с главами пяти групп по анализу дорожно-транспортных происшествий назначенные члены Директората образуют группу, которая обеспечивает осуществление работы по анализу дорожно-транспортных происшествий и обмен экспертным потенциалом между регионами. Эта группа также представляет результаты соответствующим районам/департаментам в рамках Директората и регионов и изучает потребности в обеспечении подготовки для соответствующих лиц. Эта группа также обеспечивает связь с Норвежским советом по расследованию транспортных происшествий (авиация, железнодорожный, морской и автомобильный транспорт).

5. Режим конфиденциальности и этические нормы

74. Учитывая чувствительный характер информации, касающейся дорожно-транспортного происшествия (состояние дороги, условия движения или окружающие условия, которые могли способствовать дорожно-транспортному происшествию, состояние транспортных средств или участников дорожного движения, их поведение и т.д.), каждый, кто оказывает услуги или выполняет работы для административного органа, обязан соблюдать режим конфиденциальности в соответствии с главой 13–13f Закона о государственной администрации. Лица, участвующие в проведении анализа дорожно-транспортного происшествия, которые не являются членами административного органа, должны подписать стандартное письменное соглашение, которое требует от них соблюдения единых норм конфиденциальности.

6. Сотрудничество с полицией и судебными органами

75. Полиция имеет доступ к отчету о дорожно-транспортном происшествии, включая доступ к конфиденциальной информации. Если для установления вины возбуждается судебное разбирательство и дорожно-транспортное происшествие анализируется аналитической группой, то полиция может использовать информацию от участников составления отчета о дорожно-транспортном происшествии.

76. Использование конфиденциальной информации в качестве доказательства в суде, как правило, должно быть санкционировано Министерством транспорта и коммуникаций.

77. Члены НАДОП обязаны говорить правду, когда их вызывают в суд. Соответственно лица, выступающие в качестве свидетелей-экспертов в суде, должны четко и открыто сообщать об этой обязанности при общении с лицами, участвовавшими в дорожно-транспортных происшествиях. Фактические заключения и соответствующие заявления должны представляться и документально оформляться для лиц, имеющих право на эту информацию.

VII. Швеция

A. Правительственная комиссия

78. Углубленные исследования начали проводиться в 1997 году в рамках инициативы Шведской дорожной администрации (ШДА). Впоследствии правительство стало придавать большее значение этим исследованиям и просило Администрацию проводить углубленные исследования по всем дорожно-транспортным происшествиям со смертельным исходом на шведских дорогах, поскольку Швеция не желает мириться с тем, что дорожно-транспортные происшествия уносят человеческие жизни. Благодаря углубленным исследованиям достигнуты многочисленные позитивные сдвиги в сфере безопасности дорожного движения.

79. Углубленные исследования позволяют проанализировать причины гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях. Важной отправной точкой для углубленных исследований является установление последовательности событий, приведших к смертельным травмам.

1. Конфиденциальность

80. Вся информация, которая может быть увязана с конкретными людьми, считается конфиденциальной. Результаты углубленных исследований сообщаются таким образом, чтобы была исключена возможность идентификации конкретных лиц и их транспортных средств.

2. Процедура проведения углубленного исследования

81. Накапливается большой объем информации, с тем чтобы получить как можно более полную картину событий до, в момент и после дорожно-транспортного происшествия. Углубленные исследования проводятся аналитиками в семи регионах, охваченных деятельностью ШДА. В случае дорожно-транспортного происшествия со смертельным исходом ШДА получает соответствующее уведомление, в большинстве случаев – из полиции. Аналитики ШДА также получают сведения из средств массовой информации и по другим каналам, таким, как центр вызова экстренной помощи.

4. Место происшествия

82. Вскоре после дорожно-транспортного происшествия аналитики ШДА приступают к тщательному осмотру места происшествия. Важное значение для проведения расследования имеет такая документация, как материалы с места происшествия, которые показывают место столкновения транспортных средств или придорожные препятствия, с которыми произошло столкновение транспортного средства. Важнейшим элементом могут служить также следы торможения и столкновения с дикими животными.

83. Аналитики ШДА документально регистрируют конфигурацию дороги или улицы, возможные повороты или подъемы, ширину дороги, особенности покрытия, дорожные знаки, дорожную разметку, ограничения скорости, условия видимости и наличие любых деревьев или крупных камней рядом с дорогой. Производится также фотосъемка места происшествия и направления движения транспортного средства.

84. Транспортные средства, участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии, подвергаются тщательному осмотру. Каков срок эксплуатации транспортного средства? Каково его состояние? Каково качество шин? Были ли застегнуты ремни безопасности? Оснащено ли транспортное средство подушками безопасности и сработали ли эти системы? Оснащено ли транспортное средство антиблокировочными тормозами? Каков характер повреждения транспортного средства? Каково было воздействие сил, возникших в результате столкновения, на водителя и пассажиров транспортного средства и на любых пешеходов, сбитых транспортным средством?

5. Другие источники информации

85. Аналитики ШДА получают и другую информацию о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом и их жертвах посредством взаимодействия с полицией, аварийно-спасательными службами, медицинскими службами и аварийно-техническими службами. Могут задаваться следующие вопросы: Какова была последовательность событий? Когда имело место дорожно-транспортное происшествие и когда был передан сигнал в аварийно-спасательные службы? Имело ли место употребление алкоголя или наркотиков?

86. Сбор информации о погодных и дорожных условиях в момент дорожно-транспортного происшествия и о других дорожно-транспортных происшествиях, имевших место в том же районе, осуществляется на внутреннем уровне в рамках ШДА.

87. Важно также установить последовательность событий после дорожно-транспортного происшествия. Когда поступил сигнал в центр вызова экстренной помощи? Когда прибыли на место происшествия полиция, карета скорой помощи и аварийно-спасательные службы? Как осуществлялась спасательная операция?

6. Анализ

88. Сбор и анализ всей информации о последовательности событий до, в момент и после дорожно-транспортного происшествия осуществляется экспертами ШДА, обладающими специализированными знаниями в области конструкции транспортных средств, проектирования дорог, организации дорожного движения и психологии. Аналитики могут также обращаться к услугам экспертов медицинских служб, полиции, аварийно-спасательных служб и местных властей.

7. Отчет об углубленном исследовании

89. Обобщения и аналитические выкладки, составляемые по итогам углубленных исследований, используются в качестве базовых данных для разработки мер по повышению безопасности дорожного движения в рамках ШДА как на региональном, так и на центральном уровне. Углубленные исследования дают также информацию и знания, которые могут использоваться другими властями и организациями.

90. Информация о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом распространяется на уровне управления регионов. Это повышает осведомленность, ответственность и целеустремленность руководителей и вносит важный вклад в поощрение активных усилий по повышению безопасности дорожного движения.

8. Улучшения, достигнутые благодаря углубленным исследованиям

91. Углубленные исследования позволили расширить объем знаний о защите, обеспечиваемой ремнями безопасности и другим защитным оборудованием. По их итогам были также приняты меры по сокращению масштабов управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, такие как использование систем блокировки зажигания с алкогольными детекторами. Исследования позволили также добиться большей безопасности дорожных условий. Установлены ограждения вдоль опасных придорожных участков. На дорогах с плохой видимостью прорежены лесные зоны. Удалены крупные камни и деревья вдоль дорог. Установлены центральные разделительные барьеры. Перенесены дорожные знаки, мешающие обзору. Снижены ограничения скорости на пересечениях дорог.

92. Материалы углубленных исследований используются также в качестве базовых данных для долгосрочной работы в сфере проектирования дорог и разработки транспортных средств, а также в рамках дорожного контроля, осуществляемого полицией, и других усилий по повышению безопасности дорожного движения.

93. Важным результатом углубленных исследований, не связанным с дорогами и улицами, является документальное подтверждение влияния алкоголя и наркотиков. Ранее имелись лишь подозрения в том, что многие водители находятся под влиянием алкоголя или наркотиков. Углубленные исследования дали конкретные доказательства того, что под влиянием наркотиков или алкоголя находятся около четверти водителей, участвующих в дорожно-транспортных происшествиях. В единичных столкновениях их доля составляет почти половину. Это привело к активизации усилий по предотвращению управления транспортными средствами в состоянии опьянения и к поощрению использования систем блокировки зажигания с алкогольными детекторами.

94. Углубленные исследования позволили повысить осознание степени защиты, обеспечиваемой ремнями и другим оборудованием безопасности на транспортных средствах. Эти исследования убедили также местные власти в необходимости применения более строгих требований к безопасности в контексте закупки транспортных средств. Ряд местных органов власти требуют сегодня того, чтобы школьные автобусы были оборудованы ремнями безопасности на всех сиденьях.

95. Отдельные элементы результатов углубленных исследований используются в рамках информационных проектов для школ. Это помогает добиться более широкого осознания последствий дорожно-транспортных происшествий, которые порой носят трагический характер, среди учащихся. Это дает также возможность организовать обсуждение различных подходов к безопасности дорожного движения среди молодежи.

96. Результаты углубленных исследований используются также в качестве базовых данных для систематизированного сотрудничества между властями, деловыми кругами и соответствующими организациями в целях повышения безопасности дорожного движения. Этот подход предполагает индивидуальную ответственность за достижение позитивных сдвигов. Метод работы называется OLA – шведское сокращение от Objektiva Fakta [объективные факты], Lösningar [решения] и Avsikter [намерения].

VIII. Соединенные Штаты Америки

A. Многопрофильное исследование аварий в рамках Национальной администрации безопасности дорожного движения

97. Национальная администрация безопасности дорожного движения (НАБДД) проводит многопрофильные исследования аварий по двум направлениям:

а) программа "Сеть исследований и технического анализа дорожно-транспортных происшествий и травматизма" (СИРЕН), которая представляет собой совместный исследовательский проект, включающий проведение углубленного изучения дорожно-транспортных происшествий, травм и методов лечения в шести травматологических центрах уровня 1; и

б) Программа целевого изучения дорожно-транспортных происшествий (ЦИДТП), которая выполняет функции системы раннего предупреждения и позволяет получать информацию о дорожно-транспортных происшествиях с

участием механических транспортных средств, в которых использованы новые технологии.

1. Сеть исследований и технического анализа дорожно-транспортных происшествий и травматизма

98. СИРЕН – это программа, осуществляемая в рамках Отдела травматологических исследований НАБДД; это подлинно многопрофильная программа изучения дорожно-транспортных происшествий, построенная на целевом сборе данных, использовании авторитетных принципов технического анализа и привлечении опыта врачей-травматологов. Центры СИРЕН расположены в травматологических центрах уровня 1 по всей территории Соединенных Штатов Америки. Программа СИРЕН сочетает сбор медицинских данных в режиме реального времени с обследованиями транспортных средств и места происшествия в целях разработки сценариев причинной обусловленности травматизма на основе рассмотрения материалов, имеющихся по каждому конкретному случаю. В состав группы СИРЕН входят координатор группы, эксперт, занимающийся выяснением обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, инженер-механик, обладающий опытом работы в области динамики столкновений/биомеханики, и врач-травматолог.

99. Для участия в программе все отобранные участники дорожно-транспортных происшествий должны подписать утвержденное Советом по институциональному обзору (СИО) заявление об осознанном согласии для регистрирующего центра. Это согласие позволяет исследователям СИРЕН иметь полный доступ к материалам истории болезни участников дорожно-транспортных происшествий, включая материалы радиологических обследований. Вместе с тем любые данные, позволяющие идентифицировать то или иное лицо, исключаются на этапе, предшествующем окончательному представлению и архивации соответствующих досье. Первоначальная информация о дорожно-транспортном происшествии берется из полицейского протокола о дорожно-транспортном происшествии (ППДТП), который является общедоступным документом. Эксперт, ведущий расследование дорожно-транспортного происшествия, проводит полный осмотр места происшествия и транспортных средств, измеряя параметры дорожно-транспортного происшествия и регистрируя контакты между его участниками. Участники дорожно-транспортных происшествий, охватываемые программой СИРЕН, защищены сертификатом конфиденциальности, изданным национальной системой здравоохранения, который предотвращает разглашение информации.

100. Окончательная компиляция каждого досье программы СИРЕН осуществляется на многопрофильном совещании с участием всех членов группы и других соответствующих специалистов. Процесс рассмотрения объединяет изучение материалов, непосредственно касающихся самого дорожно-транспортного происшествия, и подробных медицинских данных (радиологические снимки) с экспертным анализом, проводимым врачами-травматологами и опытными инженерами-механиками, в целях составления сценариев причинной обусловленности для всех значительных травм, полученных участниками дорожно-транспортного происшествия. Любые свидетельства наличия вины исключаются до окончательного рассмотрения досье.

2. Использование информации, накопленной в рамках программы СИРЕН

101. Информация, накопленная в рамках программы СИРЕН, используется на нескольких различных направлениях исследований. Так, она использовалась,

в частности, для иллюстрации высоких долгосрочных издержек и инвалидности, связанных с повреждениями голеностопного сустава и задней части стопы. Хотя эти травмы и не создают угрозы для жизни, они нередко ведут к изменению жизни человека, включая появление постоянных проблем опорно-двигательного аппарата, возникновение возможных проблем с карьерой, а также растягивающиеся на многие месяцы поэтапные хирургические операции и/или реабилитационный период. Чувствительный характер данных СИРЕН и последующее исследование, проводившееся в течение 12 месяцев, способствовали проведению этой работы.

102. Другой аспект связан с повреждениями вертлужной впадины (тазовая часть тазобедренного сустава) в результате лобовых столкновений. Эти повреждения были выявлены в рамках программы СИРЕН благодаря практике применения комплексных систем кодирования травм в каждом конкретном случае, которая является уникальной в своем роде. Это стимулировало проведение дополнительных исследований в рамках НАБДД и разработку новых критериев травматизма для выявления повреждений вертлужной впадины на испытательных манекенах.

103. В 2006/2007 годах в рамках программы СИРЕН были начаты исследования по изучению лобовых столкновений с небольшим смещением. Эта работа была начата после того, как в ходе изучения результатов СИРЕН обнаружилась тенденция, свидетельствующая о возможности ограниченной эффективности подушки безопасности, устанавливаемой на рулевом колесе, ввиду особого характера смещения тела водителя при таком столкновении. Были выделены средства для проведения дополнительной работы по этой теме в целях установления целесообразности и определения типа новых процедур испытаний, которые могли бы потребоваться для защиты водителей в ходе столкновений этого типа.

104. Другой областью, в которой была проделана значительная работа по линии СИРЕН, является травматизм среди водителей и пассажиров старшего возраста. Способность участников программы СИРЕН выявлять наличие проблем со здоровьем (таких как остеопороз) у пострадавших до дорожно-транспортного происшествия помогает в уяснении степени устойчивости соответствующих лиц к воздействию тех сил, которым они подвергались в момент столкновения. Многопрофильный подход, используемый в контексте программы СИРЕН, позволяет соответствующим экспертам изучать радиологическую и другую медицинскую документацию в целях установления наличия условий, способных повлиять на причинную обусловленность травмы. Это имеет важное значение, поскольку медицинская документация призвана отражать поставленный диагноз и назначенное лечение, но не причинную обусловленность. Вместе с тем отдельные элементы для воссоздания целостной картины имеются в наличии, и при условии должной проработки соответствующими экспертами ответы вполне могут быть найдены.

105. Сочетание доступа ко всему объему медицинской документации и анализа, проводимого соответствующими экспертами (в медицинской и технической областях), позволяет участникам программы СИРЕН проводить расследования характера травм и дорожно-транспортных происшествий на очень детальном уровне.

3. Программа целевого изучения дорожно-транспортных происшествий

106. С 1972 года Программа целевого изучения дорожно-транспортных происшествий позволяет НАБДД получать самые углубленные и детализированные

из всех исследовательских данных о дорожно-транспортных происшествиях, которые собирает это агентство. Их спектр простирается от базовых данных, содержащихся в повседневных полицейских и страховых протоколах дорожно-транспортных происшествий, до всеобъемлющих данных из специальных отчетов, составляемых профессиональными группами по расследованию дорожно-транспортных происшествий. По каждому из более чем 200 дорожно-транспортных происшествий, выбираемых для изучения каждый год, собираются сотни элементов данных, касающихся транспортного средства, водителя и пассажиров, механизмов получения травм, дорожных условий и используемых систем безопасности.

107. Досье ЦИДТП составляются в форме описательного набора данных, полезных для изучения особых обстоятельств или результатов дорожно-транспортных происшествий с инженерной точки зрения. Достоинство этой программы состоит в том, что она позволяет выявлять уникальные дорожно-транспортные происшествия, реально происходящие в любой части страны, и своевременно проводить углубленные клинические расследования, результаты которых могут использоваться проектировщиками оборудования безопасности для транспортных средств в целях повышения эффективности разрабатываемых ими систем. Результаты проработки отдельных досье и некоторых групп досье сподвигли отдельные компании и отрасль в целом к повышению уровня безопасности автотранспортных средств, включая легковые автомобили, легкие грузовые автомобили и школьные автобусы.

4. Выбор досье

108. Досье, представляющие интерес, выбираются из обширной и разнообразной сети источников, включая Центр оперативной помощи НАБДД, Национальную систему оповещения о дорожно-транспортных происшествиях Министерства транспорта, региональные отделения НАБДД, предприятия – изготовители транспортных средств, другие государственные учреждения, правоохранительные органы, инженеров и медицинских работников.

109. Отбор конкретных досье осуществляется по усмотрению управляющего программой. Гибкость программы позволяет подробно исследовать любые появляющиеся новые технологии, включая уровень безопасности транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива, детских удерживающих устройств, модифицированных транспортных средств и ремней безопасности, а также взаимодействия между транспортным средством и пешеходом и потенциальные дефекты, имеющие последствия в плане безопасности. До сих пор ресурсы были сосредоточены в основном на изучении дорожно-транспортных происшествий, при которых срабатывают автоматические удерживающие устройства (подушки и ремни безопасности), и школьных автобусов.

5. Сбор данных

110. Специалисты, занимающиеся расследованием дорожно-транспортных происшествий, получают данные и фотографии с мест происшествия, которые позволяют изучить такие элементы, как следы заноса, выбоины, разливы жидкости и битое стекло. Они устанавливают местонахождение транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии, фотографируют их, определяют степень причиненного ущерба и определяют точки внутри салона, с которым вступали в контакт водитель и пассажиры транспортного средства в момент удара. После расследований на месте происшествия специалисты проводят опросы потерпевших и других соответствующих сторон и изу-

чают медицинские материалы для определения характера и степени полученных травм.

111. Опросы проводятся на деликатной основе и с соблюдением норм конфиденциальности. Группы исследователей заинтересованы лишь в той информации, которая поможет им уяснить характер и последствия дорожно-транспортных происшествий. Информация личного характера, например, имена, адреса, регистрационные номера и даже конкретные места дорожно-транспортных происшествий, не включается ни в одно из общедоступных досье ЦИДТП. Каждое расследование дает обширную информацию о соответствующих событиях, имевших место до, в момент и после дорожно-транспортного происшествия и затрагивающих водителей и пассажиров, транспортные средства, аварийно-спасательные группы и факторы окружающей среды, которые могли служить одной из причин происшествия или повлиять на степень его серьезности. В каждый отчет включается анализ и определение параметров кинематики различных частей тела и динамики транспортных средств в ходе дорожно-транспортного происшествия. Дается подробная оценка эффективности надувной подушки и любых других средств обеспечения безопасности (особенно тех, которые связаны с каким-либо из федеральных стандартов по безопасности конструкции транспортных средств).

112. Важнейшее значение для успеха программы ЦИДТП имеет участие и сотрудничество предприятий – изготовителей транспортных средств, поставщиков, правоохранительных органов, больниц, врачей, работников, проводящих медицинские освидетельствования, свидетелей, сотрудников служб технической помощи и лиц, участвовавших в дорожно-транспортных происшествиях.

6. Подушки безопасности

113. На текущий момент проведено более 1 200 расследований, посвященных подушкам безопасности, т.е. около 50 в год. На начальном этапе в рамках программы ЦИДТП был проведен обзор дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, оснащенных подушками безопасности, результаты которого сыграли кардинальную роль в разработке Федерального стандарта по безопасности конструкции транспортных средств 208. Ввиду стремительного роста числа транспортных средств, оснащенных подушками безопасности, который отмечался на рынке в 1988 году, работы по линии этой программы были переключены с расследования каждого дорожно-транспортного происшествия с участием транспортных средств, оснащенных подушками безопасности, на расследование случаев, представляющих особый интерес, для изучения таких вопросов, как несрабатывание подушек безопасности, травмы, связанные со срабатыванием подушек безопасности, взаимодействие с детскими сиденьями и дорожно-транспортные происшествия с участием транспортных средств, оснащенных подушками безопасности новых типов. Эти материалы ЦИДТП по подушкам безопасности использовались агентством и другими заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами безопасности автотранспортных средств, для уяснения эксплуатационной эффективности их подушек безопасности, и они способствовали последующему внесению усовершенствований в ряд систем подушек безопасности серийного производства.

7. Школьные автобусы

114. На текущий момент проведено 39 расследований по дорожно-транспортным происшествиям с участием школьных автобусов. В это число входят инциденты, связанные с гибелью или травмированием детей при посад-

ке в автобус или высадке из него. НАБДД использует эти материалы в качестве полезного инструмента для оценки безопасности школьных автобусов обычного, транзитного и фургонного типа в реальных условиях эксплуатации и для изучения вопросов предотвращения аварий. К числу таких вопросов относятся системы зеркал, конфигурации поручней, средства видеонаблюдения, использование ремней безопасности и прочность сочленений.

8. Новые технологии

115. Гибкость программы ЦИДТП позволяет подробно изучать любые появляющиеся новые технологии, связанные с обеспечением безопасности автотранспортных средств. Изучен ряд инцидентов, связанных с транспортными средствами, работающими на альтернативных видах топлива, срабатыванием боковых подушек безопасности для пассажирских сидений, столкновениями транспортных средств с пешеходами и использованием детских удерживающих систем. Как и в случае ранних расследований ЦИДТП, посвященных подушкам безопасности, материалы этих целевых расследований будут использоваться НАБДД и другими заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами безопасности автотранспортных средств, для уяснения эксплуатационной эффективности этих систем и приведут к повышению безопасности на последующих втором и третьем этапах совершенствования этих новых технологий.

9. Наличие информации ЦИДТП

116. Экземпляры составленных отчетов ЦИДТП могут быть получены участниками дорожно-транспортных происшествий, их родственниками и следственными отделами полиции по соответствующему запросу. Их экземпляры автоматически направляются предприятиям – изготовителям транспортных средств, охваченных исследованиями.