

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства

РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ
РУКОВОДИТЕЛЕЙ И СПЕЦИАЛИСТОВ

важные дорожные

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства

Руководство по безопасности
дорожного движения
для руководителей и
специалистов



Всемирная
организация здравоохранения



FIA Foundation
for the Automobile and Society



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



THE WORLD BANK

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов

ISBN 978-0-9561403-8-8

Рекомендуемая ссылка:

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов

Лондон, Фонд ФИА «Автомобиль и Общество», 2009

© **Фонд ФИА «Автомобиль и Общество».**

С публикациями Фонда ФИА «Автомобиль и Общество» (Фонд ФИА) можно ознакомиться на сайте www.fiafoundation.org

Заявки на получение разрешения на копирование или перевод публикаций Фонда ФИА – как для коммерческих, так и для некоммерческих целей – направлять по адресу:

Фонд ФИА	FIA Foundation
Трафальгарская площадь, 60	60 Trafalgar Square
Лондон WC2N 5DS	London WC2N 5DS
Великобритания	United Kingdom
Адрес эл. почты: mail@fiafoundation.org	

Обозначения, используемые в настоящем издании, и представление материала в нем не выражают какого бы то ни было мнения Фонда ФИА «Автомобиль и Общество» (Фонд ФИА), Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Глобального партнерства по безопасности на дорогах (GRSP) и Всемирного банка о юридическом статусе какой-либо страны, территории, города или района, их властей или делимитации их границ. Пунктирные линии на картах указывают приблизительные демаркационные линии, которые могут быть еще не полностью согласованы.

Упоминание конкретных компаний или продукции отдельных изготовителей не означает, что Фонд ФИА, ВОЗ, GRSP или Всемирный банк отдают им предпочтение по сравнению с другими аналогичными компаниями или продукцией, не упомянутыми в тексте, или рекомендуют их к использованию. Исключая ошибки и пропуски, наименования патентованной продукции выделяются начальными прописными буквами.

Фондом ФИА, ВОЗ, GRSP, Всемирным банком и авторами были приняты все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без каких-либо гарантий, четко выраженных или подразумеваемых. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Ни при каких обстоятельствах Фонд ФИА, ВОЗ, GRSP, Всемирный банк или авторы не несут ответственности за любой ущерб, связанный с использованием этих материалов.

Редактирование и верстка оригинал-макета выполнены компанией Inis Communication:
www.inis.ie

Содержание

Предисловие	ix
Благодарность участникам проекта	xi
Резюме	xii

Введение	xv
История создания данной серии руководств	xvii
История создания руководства по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам	xx
Почему было разработано руководство по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам?	xx
Для кого предназначено руководство?	xx
Какие вопросы охватывает руководство и как его следует использовать?	xxi
Как разрабатывалось руководство?	xxiv
Распространение руководства	xxvi
Как получить копии на бумажном носителе	xxvi
Ссылка	xxvi

1. Необходимость в ремнях безопасности и детских удерживающих устройствах	1
1.1 Смертельные случаи и травмы на дорогах как всемирная проблема здравоохранения	4
1.1.1 Глобальная динамика смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий	4
1.2 Роль ремней безопасности и детских удерживающих устройств в предупреждении и уменьшении травматизма	6
1.2.1 Что происходит при столкновении?	6
1.2.2 Как функционирует ремень безопасности	7
1.2.3 Как функционирует система удержания детей	8
1.3 Рекомендованные типы ремней и детских удерживающих устройств	9
1.3.1 Устройство ремня безопасности	9
1.3.2 Типы детских удерживающих устройств	10

1.4. Эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств для предотвращения смертельных случаев и снижения травматизма	13
1.4.1 Эффективность ремней безопасности	13
1.4.2 Эффективность детских удерживающих устройств	17
1.4.3 Коэффициенты использования ремней безопасности	19
1.4.4 Коэффициенты использования детских удерживающих устройств	22
1.5 Влияние программ по пропаганде ремней безопасности и детских удерживающих устройств на повышение коэффициентов их использования водителями и пассажирами	23
Резюме	27
Ссылки	28

2. Методы оценки ситуации в конкретной стране	31
2.1 Необходимость оценки текущей ситуации	34
2.1.1 Понимание текущей ситуации путем сбора исходных данных	34
2.1.2 Качество данных	35
2.2 Методы оценки степени неиспользования ремней безопасности и детских удерживающих устройств	36
2.2.1 Оценка масштабов проблемы травматизма водителей и пассажиров транспортных средств	36
2.2.2 Каковы коэффициенты использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств в рассматриваемом регионе?	43
2.2.3 Почему люди не пользуются ремнями безопасности и детскими удерживающими устройствами?	49
2.3 Как оценить существующую ситуацию	54
2.3.1 Кто отвечает за дорожную безопасность, и какие средства на нее выделяются?	55
2.3.2 Кто является заинтересованными сторонами?	56
2.3.3 Имеются ли законы, регулирующие использование ремней безопасности?	58
2.3.4 Введен ли стандарт на ремни безопасности и детские удерживающие устройства?	60
2.3.5 Предпринимались ли ранее попытки реализовать любые программы по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам?	61
2.3.6 Использование ситуационной оценки для определения приоритетности действий	63
Резюме	63
Ссылки	64

3. Планирование и осуществление программы по ремням безопасности	67
3.1 Создание рабочей группы	69
3.1.1 Членский состав	70
3.1.2 Определение роли членов рабочей группы	72
3.2 Составление и пропаганда плана действий	73
3.2.1 Определение целей программы	74
3.2.2 Постановка задач	75
3.2.3 Выбор показателей результативности	76
3.2.4 Определение направлений работы	77
3.2.5 Определение сроков и этапов программы	80
3.2.6 Оценка необходимых ресурсов	82
3.2.7 Создание механизма текущего контроля	85
3.2.8 Обеспечение устойчивости программы	86
Резюме	87
Ссылки	88
4. Разработка и реализация мероприятий	89
4.1 Расширение использования: комплексный подход	93
4.2 Законодательство и наказания	94
4.2.1 Разработка законов об установке и использовании ремней безопасности	95
4.2.2 Определение юридических обязанностей	98
4.2.3 Исключения	98
4.2.4 Наказания за нарушения	100
4.2.5 Разработка и осуществление законодательства	101
4.2.6 Осуществление по этапам	103
4.2.7 Резюме раздела: контрольный перечень по законодательству о ремнях безопасности	105
4.3 Стандарты на ремни безопасности и оборудование	106
4.3.1 Принятие стандарта или предписания	107
4.3.2 Типы стандартов или предписаний и их содержание	109
4.3.3 Испытания и сертификация	111
4.3.4 Технический осмотр транспортных средств и обслуживание ремней безопасности	113
4.3.5 Ретроспективная установка	114

4.3.6	Заводские системы напоминания	116
4.3.7	Резюме раздела: контрольный перечень по разработке стандарта на ремни безопасности или их регулировку	117
4.4	Расширение использования: правоприменение	119
4.4.1	Предпосылки	120
4.4.2	Правоприменительная стратегия	120
4.4.3	Методы правоприменения	124
4.4.4	Подготовка инспекторов	125
4.4.5	Оформление нарушений	126
4.4.6	Преодоление препятствий для правоприменения	126
4.4.7	Резюме раздела: расширение использования ремней безопасности посредством правоприменения	128
4.5	Расширение использования: добровольные меры	129
4.6	Расширение использования: рекламные кампании	130
4.6.1	Цели кампании	132
4.6.2	Создание коммуникативных сообщений кампании	135
4.6.3	Донесение информации до целевой аудитории	136
4.6.4	Творческие концепты	137
4.6.5	Выбор агентства для проведения кампании	141
4.6.6	Работа со СМИ	142
4.6.7	Этапы кампании по отношению к законодательству о ремнях безопасности	142
4.6.8	Оценка кампании	147
4.7	Расширение использования: другие добровольные меры	148
4.7.1	Способы регулирования и стимулирования работодателями	148
4.7.2	Просвещение и подготовка	149
4.7.3	Схемы страхования и общественного стимулирования	154
4.8	Как обеспечить надлежащее реагирование после аварии	155
4.8.1	Ремни безопасности и телесные повреждения	157
4.8.2	Освобождение от ремня безопасности	157
	Резюме	160
	Ссылки	163
5.	Оценка программы	165
5.1	Планирование оценки	167
5.1.1	Цели оценки	168

5.1.2 Виды оценки	169
5.2 Выбор методики оценки	174
5.2.1 Типы исследований для формативной оценки и оценки процесса	175
5.2.2 Типы исследований для оценки влияния и результатов	175
5.2.3 Выбор показателей эффективности	180
5.2.4 Проведение экономической оценки программы	182
5.2.5 Определение объема выборки	183
5.3 Распространение результатов и обратная связь	184
5.3.1 Контрольный перечень для процесса оценки	184
5.3.2 Использование результатов оценки с целью учета в новом цикле планирования	185
Резюме	185
Ссылки	186
 Приложения	 189
Приложение 1. Вопросник Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по ремням безопасности	191
Приложение 2. Образец формы наблюдений за использованием ремней безопасности	200
Приложение 3. Пример закона об использовании ремней безопасности	201
Приложение 4. Проверка ремней безопасности и их элементов (из руководства по проверке, составленного Транспортной инспекцией Соединенного Королевства)	204
Приложение 5. Организация проверок или постов контроля на дорогах	213
Приложение 6. Пример плана урока по правилам использования ремней безопасности в средних школах	218
 Партнерские организации, участвовавшие в разработке этого руководства	 223
Глоссарий	226
Ссылки	232

Предисловие

Повреждения, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются одной из главных проблем здравоохранения и одной из основных причин смертей и травм в мировом масштабе. Ежегодно в результате дорожных аварий, в основном в странах с низким и средним уровнем дохода, погибают почти 1,2 миллиона человек, и еще миллионы получают ранения или становятся инвалидами. Травматизм при дорожно-транспортных происшествиях создает огромные социальные издержки для частных лиц, семей и территориальных сообществ и ложится тяжелым бременем на систему здравоохранения и экономику. Эти расходы для стран, многие из которых и так прилагают значительные усилия для своего экономического развития, могут достигать 1–2% их валового национального продукта. По мере роста уровня автомобилизации, предотвращение дорожно-транспортных происшествий и связанного с ними травматизма будет становиться все более серьезной социальной и экономической задачей, особенно в развивающихся странах. При сохранении существующих тенденций, в ближайшие двадцать лет количество травм, полученных, в результате дорожных аварий, значительно возрастет в большинстве регионов мира, причем в наибольшей мере это коснется самых уязвимых граждан.

Возникает срочная необходимость в принятии соответствующих целенаправленных мер. Во *«Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*, выпущенном в 2004 году Всемирной организацией здравоохранения и Всемирным банком, отмечены улучшения в организации безопасности дорожного движения и указаны конкретные меры, позволившие значительно снизить смертность и травматизм при дорожно-транспортных происшествиях в промышленно развитых странах, активно работающих над обеспечением безопасности дорожного движения. В докладе отмечено, что использование ремней безопасности, шлемов и детских удерживающих устройств спасло тысячи жизней. Введение ограничений скорости, создание более безопасной транспортной инфраструктуры, ввод норм предельного содержания алкоголя в крови при вождении и повышение безопасности транспортных средств – все это испытанные меры по предотвращению аварийных ситуаций, неоднократно доказавшие свою эффективность.

Сегодня международное сообщество должно взять на себя инициативу в поощрении применения зарекомендовавших себя методов организации безопасности дорожного движения, а также в реализации перечисленных в предыдущем абзаце мер в других странах, используя способы, соответствующие их культурным традициям. Для ускорения этой работы 14 апреля 2004 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла

резолюцию, в которой настоятельно рекомендуется уделять больше внимания и направлять больше ресурсов на борьбу с глобальной кризисной ситуацией в сфере безопасности дорожного движения. Резолюция 58/289 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире» подчеркнула важность международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения. Следующая резолюция (А/58/L.60), принятая в октябре 2005 года, еще раз подтвердила позицию ООН по данному вопросу, призвав государства-члены к реализации рекомендаций *«Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»* и одобрив совместные инициативы по повышению безопасности дорожного движения, предпринятые с целью реализации резолюции 58/289. В частности, в ней содержится призыв к государствам-членам сконцентрировать свои усилия на ключевых факторах риска и создать ведущие учреждения по безопасности дорожного движения. В 2008 году Организацией Объединенных Наций была принята еще одна резолюция с призывом провести конференцию по глобальной безопасности дорожного движения на уровне министров.

С целью внести свой вклад в реализацию перечисленных резолюций, Всемирная организация здравоохранения, Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, Фонд ФИА «Автомобиль и Общество» и Всемирный банк объединили свои усилия для разработки ряда руководств, предназначенных для руководителей и специалистов. Одним из них является данное руководство по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам. Каждое руководство содержит поэтапную инструкцию для тех стран, которые хотят усовершенствовать организацию безопасности дорожного движения и принять конкретные меры по его обеспечению, изложенные во *«Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*. В руководствах предлагаются простые, экономичные решения, которые могут спасти множество человеческих жизней и уменьшить тяжелое бремя дорожно-транспортных происшествий по всему миру. Мы призываем всех использовать данные руководства.

Этьен Круг,
Директор
Департамент по предупреждению
травматизма и насилия
Всемирная организация
здравоохранения

Эндрю Пирс,
Президент
Глобальное партнерство по
безопасности на дорогах

Дэвид Уард,
Генеральный директор
Фонд ФИА «Автомобиль и
Общество»

Энтони Блисс,
Ведущий специалист по
безопасности дорожного движения
Департамент транспорта и
городского развития
Всемирный банк

Благодарность участникам проекта

Консультативная группа

Энтони Блисс, Этьен Круг, Эндрю Пирс, Дэвид Уард

Редакционная комиссия

Кейт Макмэхон, Эндрю Даунинг, Кэтлин Элзиг, Эндрю Пирс, Марджи Пиден,
Тэми Тороян, Рита Куйперс

Авторы разделов и вставок

“Транспорт рисерч лаборатории”, Кейт МакМэхон, Камерон Блэк,
Хунг Данг Вьет, Ти Белла Динх-Зарр, Иветт Холдер, Ребекка Айверз,
Стефен Ян, Чарльз Мок, Дэвид Эй Слит

Резюме

Рост автомобилизации во всем мире стал причиной увеличения количества аварий и повышения уровня травматизма среди водителей и пассажиров, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. Одной из наиболее действенных мер по защите водителя и пассажиров от травм при столкновении является установка и использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Это – испытанные средства, позволяющие сохранить человеческие жизни и снизить степень травматизма, поэтому при передвижении на автотранспортном средстве водитель и все пассажиры должны быть правильно пристегнуты. Ремни безопасности и детские удерживающие устройства являются дополнительными средствами безопасности; несмотря на свою эффективность, они не снижают риск самих столкновений, для чего необходимы другие, основные средства безопасности, особенно для защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения.

Однако в целом по миру не все транспортные средства оборудованы ремнями безопасности и не все водители и пассажиры, при их наличии, пользуются ими. В странах с наиболее высокими темпами роста автопарка, уровень использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств низок. Необходимо сделать многое, чтобы убедить политических лидеров, органы правопорядка, отдельных водителей и пассажиров в том, что ремни безопасности обеспечивают необходимую защиту от травм и могут облегчить последствия аварии. Для разъяснения преимуществ использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также для обеспечения соблюдения принятых законов необходимы комплексные программы по законодотворчеству, правоприменению, просвещению общественности и пропаганде.

Целью данного руководства является предоставление рекомендаций и примеров, способствующих росту использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств на национальном уровне. Данное руководство предназначено лицам, ответственным за определение политики, и специалистам по безопасности дорожного движения и основано на опыте тех стран, которые преуспели в достижении и сохранении высокого уровня использования этих средств. Оно содержит рекомендации по разработке и внедрению технических стандартов и законодательства, советы по контролю и оценке достигнутых результатов, а так же предложения по другим междисциплинарным мерам. Особое внимание уделено разработке и реализации программы, направленной на повышение использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, посредством законодательных, правоприменительных и просветительских мероприятий.

При сборе материала для настоящего руководства авторы опирались на исследования конкретных ситуаций по всему миру, чтобы проиллюстрировать примеры положительного опыта. Несмотря на то, что данное руководство в основном ориентировано на страны с низким уровнем использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, авторы выражают надежду, что содержащаяся в нем информация и советы помогут странам с более высоким уровнем использования в его дальнейшем повышении, усилят проводимые в них кампании и будут способствовать направлению дополнительных ресурсов на мероприятия по увеличению использования средств безопасности.

Стратегии, работающие в одной стране, не всегда могут быть эффективно перенесены в другую. В данном руководстве сделана попытка отразить разнообразный опыт разных стран мира, но не предлагается никаких обязательных решений. Наоборот, мы выражаем надежду, что это руководство сможет послужить катализатором местных инициатив и действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Оно обеспечивает информационную базу, которую заинтересованные стороны могут использовать для выработки собственных решений, разработки законодательства и проведения разъяснительных кампаний по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств для нужной им аудитории.

В контрольном перечне во Вставке 1 перечисляются этапы реализации программы, направленной на повышение уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

ВСТАВКА 1: Основные этапы и мероприятия программы

1. Оцените текущую ситуацию используя:

- данные о происшествиях;
- информацию об уровнях использования;
- данные о потребителях;
- рыночные данные;
- текущие данные по законодательству, штрафным санкциям, стандартам и правоприменению, пропаганде и методам просвещения.

2. Создайте рабочую группу, включающую всех основных субъектов, заинтересованных в разработке и продвижении/пропаганде плана действий.

3. Разработайте, координируйте и продвигайте план действий, который:

- основан на данных;
- ориентирован на результат и содержит цели и контрольные показатели;
- включает оценку ресурсов;
- предусматривает наблюдение и оценку для обеспечения стабильного улучшения.

4. Разработайте и выполните план действий, используя комплексный многосекторальный подход. Приоритеты следует выбирать в зависимости от результатов оценки и имеющихся ресурсов. Рекомендуется сочетание правоприменительных и просветительских кампаний; перечень мероприятий программы включает:

- усовершенствование законодательства;
- увеличение штрафных санкций;
- повышение стандартов изготовления и установки ремней безопасности;
- усиление контроля над соблюдением стандартов и правил;

- необходимые усовершенствования правоприменительной стратегии и обучение представителей органов правопорядка;
- разработку и проведение предваряющей адресной кампании в средствах массовой информации, связанной с введением усиленных правоприменительных мер;
- содействие другим добровольным инициативам, таким как просветительские и регулирующие мероприятия, проводимые работодателями, программы обучения школьников, членов территориальных сообществ и водителей, а также программы мер поощрения/наказания в системе страхования;
- повышение качества мероприятий, проводимых после аварии, включая первую помощь, работу спасательных служб и неотложную медицинскую помощь.

5. Контролируйте и оценивайте программу. Необходимо:

- приступить к процессу оценки в самом начале при планировании программы и собрать данные до начала ее реализации;
- разработать и протестировать методику проведения с требуемой периодичностью оценки достигнутых результатов и контрольных показателей изменений в целевых группах и соответствующих им ситуациях;
- тщательно собирать информацию и контролировать качество;
- широко распространять данные и использовать результаты для усовершенствования программы.

В

Введение

История создания данной серии руководств

В 2004 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) впервые посвятила Всемирный день здоровья теме безопасности на дорогах. В его рамках в более чем 130 странах мира были проведены мероприятия, направленные на повышение информированности о травматизме в результате дорожно-транспортных происшествий, стимулирование разработки новых и усовершенствование существующих программ по безопасности дорожного движения. Одновременно ВОЗ и Всемирный банк совместно выпустили *«Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*, в котором особо отмечался повсеместный рост дорожно-транспортного травматизма. В докладе подробно обсуждаются базовые концепции предупреждения дорожно-транспортного травматизма, последствия дорожных травм, основные причины и факторы риска дорожно-транспортных происшествий, а также испытанные и эффективные стратегии проведения мероприятий по их сокращению. В заключение приведены шесть важных рекомендаций, которые могут быть реализованы странами для улучшения статистики безопасности дорожного движения (Вставка 2).

ВСТАВКА 2: Рекомендации «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»

1. Определить ведущее учреждение в правительстве, которое будет направлять работу в области дорожной безопасности на национальном уровне.
2. Оценить проблему, политику и институциональные условия, касающиеся дорожно-транспортного травматизма, а также потенциал в области его предупреждения в каждой стране.
3. Подготовить национальную стратегию дорожной безопасности и план действий.
4. Выделить финансовые и кадровые ресурсы в целях решения стоящей проблемы.
5. Осуществлять конкретные мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, сводить к минимуму травматизм и его последствия и оценивать результаты этих действий.
6. Содействовать укреплению национального потенциала и международному сотрудничеству.

В докладе подчеркивается, что растущую глобальную проблему можно решить путем улучшения организации дорожной безопасности и общесистемного, многоотраслевого применения продемонстрировавших свою эффективность мер, испытанных на местном уровне и соответствующих местным культурным традициям. В пятом пункте рекомендаций доклада предлагается ряд уже проверенных и опробованных мероприятий, отражающих положительный опыт, которые могут быть реализованы с небольшими затратами в большинстве

стран. К ним относятся стратегии и меры, направленные на снижение некоторых основных факторов риска дорожного травматизма, а именно:

- принятие законов, обязывающих всех лиц, находящихся в автотранспортном средстве, использовать ремни безопасности и детские удерживающие устройства;
- принятие законов, обязывающих велосипедистов и водителей двухколесных автотранспортных средств носить защитные шлемы;
- установление и обеспечение соблюдения предельных норм содержания алкоголя в крови водителей;
- установление и обеспечение соблюдения ограничений скорости;
- управление существующей дорожной инфраструктурой в целях содействия безопасности;
- повышение безопасности транспортных средств.

Через неделю после Всемирного дня здравоохранения, 14 апреля 2004 года, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию, призывающую повысить внимание к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и увеличить объем ресурсов, направляемых эти цели. В резолюции подтверждалось, что система Организации Объединенных Наций должна оказывать поддержку в борьбе с глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения. В ней также одобрялась инициатива ВОЗ и Всемирного банка по выпуску *«Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*. Кроме того, в резолюции содержалось приглашение ВОЗ, работая в тесном взаимодействии с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выступить в качестве координатора по вопросам безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций.

Следуя мандату, предоставленному ей Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, с конца 2004 года ВОЗ оказывала содействие в создании сети, включающей организации системы ООН и другие международные организации по безопасности дорожного движения и называемой сегодня Программой сотрудничества Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. Члены Программы согласовали общие цели для совместных усилий и изначально сконцентрировались на шести рекомендациях, содержащихся во *«Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*.

Непосредственным результатом этого сотрудничества стало создание неформального объединения, куда вошли ВОЗ, Всемирный банк, Фонд ФИА «Автомобиль и Общество» и Глобальное партнерство по безопасности на дорогах. Это объединение работает над созданием ряда руководств, содержащих информацию о положительном опыте и касающихся ключевых проблем, выявленных во *«Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*. Данный проект

возник в связи с многочисленными просьбами специалистов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире о разработке ВОЗ и Всемирным банком руководства по применению рекомендаций вышеупомянутого доклада.

Эти руководства ориентированы на правительства, неправительственные организации и лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, в самом широком понимании. Написанные в доступной форме, они содержат практические шаги по реализации каждого пункта рекомендаций на основе имеющегося положительного опыта работы, а также определяют роли и сферу ответственности всех участников процесса. Руководства разработаны по единому шаблону, который использовался для аналогичного документа, направленного на повышение уровня использования ремней безопасности и разработанного Фондом ФИА в 2004 году. Предназначенные, в первую очередь, для стран с низкими и средними доходами эти руководства могут применяться и некоторыми другими странами, а также адаптироваться к различным показателям уровня дорожной безопасности. Каждое руководство включает изучение практических примеров как из развитых, так и из развивающихся стран.

«Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» пропагандирует системный подход к безопасности дорожного движения, охватывающий дорожную сеть, транспортные средства и их пользователей. Его отправной точкой является убеждение в том, что для эффективной борьбы с дорожно-транспортным травматизмом, необходимо распределить ответственность между правительствами, промышленностью, неправительственными организациями и международными учреждениями. Кроме того, для эффективного обеспечения безопасности дорожного движения необходимы заинтересованность и участие всех структур, связанных с выполнением этой задачи, включая учреждения, занимающиеся вопросами транспорта, здравоохранения, образования и контроля над исполнением законов. Данные руководства отражают точку зрения, содержащуюся в докладе; пропагандируют системный подход, и – исходя из многоотраслевой проблематики вопросов дорожной безопасности – ориентированы на специалистов, работающих в различных секторах.

История создания руководства по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам

Почему было разработано руководство по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам?

Ремень безопасности сам по себе является наиболее эффективным устройством транспортного средства, способным уменьшить тяжесть повреждений водителя и пассажиров при дорожно-транспортных происшествиях. Статья 7 Венской Конвенции о дорожном движении 1968 года гласит: «Использование ремней безопасности является обязательным для водителей и пассажиров механических транспортных средств, занимающих места, оборудованные такими ремнями, кроме тех случаев, когда исключения предусмотрены местным законодательством».

Данное руководство было разработано с целью предоставления необходимой информации для повышения уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств¹ на национальном уровне. Прежде всего, оно ориентировано на страны с низким и средним уровнями дохода и описывает механизм повышения уровня использования путем анализа необходимости проведения мероприятий, эффективных действий, принятия законов и стандартов, реализации программы, а также воздействие всех мер, предпринимаемых по различным направлениям. Положения руководства вытекают из «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», в котором показано, что принятие и принуждение к исполнению законов об обязательном использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств являются эффективными мерами снижения уровня травматизма и смертности среди водителей и пассажиров. Данное руководство является одним из серии руководств, представляющих в доступной форме практическую информацию для стран о шагах, которые необходимо предпринять для улучшения общей статистики безопасности дорожного движения.

Разумеется, ремни безопасности не способны предотвратить сами аварии. Однако они играют решающую роль в снижении степени травматизма лиц, ставших участниками дорожно-транспортного происшествия.

Для кого предназначено руководство?

Данное руководство призвано обеспечить необходимую информацию и рекомендации для стран, которые хотят повысить уровень использования

¹ Ремни безопасности и детские удерживающие устройства детей иногда вместе называют «системы удержания водителя и пассажиров».

ремней безопасности и детских удерживающих устройств, в особенности для стран, в которых в настоящее время нет законодательства об обязательной установке и использовании ремней безопасности, либо уровень их использования очень низок.

Данное руководство предназначено для всех заинтересованных сторон, включая:

- лиц, ответственных за разработку политики
- работников органов судебной системы
- политиков
- работников правоохранительных органов
- специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения и общественного здравоохранения
- руководителей в сфере транспорта
- работодателей в государственном и частном секторах экономики
- производителей транспортных средств и их комплектующих (включая ремни безопасности и детские удерживающие устройства)
- неправительственные организации
- работников страховых компаний
- учителей школ и колледжей
- специалистов по исследованиям в области безопасности дорожного движения
- инструкторов по вождению и безопасности дорожного движения
- ассоциации автомобильного дела и транспорта
- дилеров по продаже автотранспортных средств.

Хотя руководство в основном ориентировано на страны с низким и средним уровнями дохода, где низок уровень использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, предполагается, что оно будет полезным для всех стран.

Какие вопросы охватывает руководство и как его следует использовать?

Какие вопросы включены?

Многим странам и субъектам федеративных государств еще только предстоит рассмотреть возможность снижения смертности и травматизма на дорогах с помощью использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Другие только начинают пытаться решать эту проблему на самом базовом уровне. Этим странам рекомендуется систематически работать с данным руководством, чтобы обеспечить комплексный подход, позволяющий повысить безопасность водителя и пассажиров. Данное руководство помогает пользователям определить, какие действия соответствуют их

ситуации, и содержит практические советы по реализации необходимых мер. Концентрируясь на технических вопросах, руководство также описывает организационные структуры, которые необходимо создать для успешного осуществления программы мер по повышению уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Руководство освещает вопросы, касающиеся как ремней безопасности, так и детских удерживающих устройств. Во избежание повторов основные шаги рассматриваются, как правило, применительно к ремням безопасности, но там, где это необходимо, специально рассматриваются вопросы, касающиеся использования детских удерживающих устройств. Руководство поделено на пять разделов, имеющих следующую структуру:

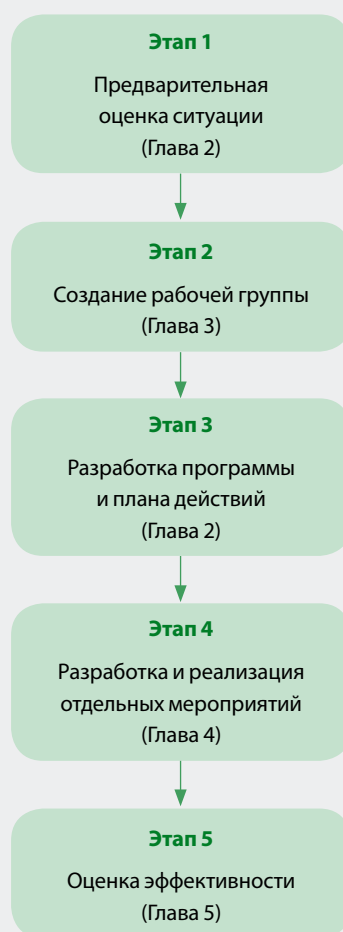
- В **Главе 1** разъясняется, **почему необходимы меры по расширению использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств**. В ней собраны факты, свидетельствующие об эффективности ремней безопасности и детских удерживающих устройств для снижения уровня травматизма, разъяснены преимущества их использования и показано, как повышение коэффициентов использования может повлиять на снижение уровня смертности и травматизма.
- **Глава 2** содержит указания о том, **как оценить ситуацию в стране в отношении использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств**. В данном разделе приводится перечень данных, необходимых для точной диагностики проблемы и для выявления пробелов и слабых мест в существующих механизмах, с целью ее решения.
- В **Главе 3** разъяснена необходимость **создания рабочей группы**, а также показано, как использовать оценочную информацию **для подготовки плана действий**, включающего основные цели, сроки и задачи, расстановку приоритетов для принимаемых мер и оценку ресурсов, необходимых для повышения уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.
- **Глава 4** касается **разработки и реализации программы по ремням безопасности**. Здесь рекомендован подход, объединяющий законотворчество, определение штрафных санкций и выработку стандартов, с использованием ряда мероприятий, включая правоприменительные действия, просвещение и пропаганду. Кроме того, глава содержит инструкции относительно соответствующих мер спасения и оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.
- В **Главе 5** разъясняется, **как оценивать эффективность программы по ремням безопасности**. Подчеркивается важность включения компонентов наблюдения и оценки в план проекта в качестве составной части проводимой кампании и определяются данные, подлежащие оценке.

Как пользоваться данным руководством?

Данное руководство – это не набор обязательных инструкций, а инструмент, который может быть приспособлен к существующим в стране потребностям. Руководство дает пользователям возможность использовать процедуру из пяти этапов (см. Рис. 1) для разработки и реализации эффективной программы по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам.

Планы действий (Этап 3) могут быть адаптированы к особенностям ситуации в каждой стране в ходе предварительной оценки (Этап 1) и постоянно корректироваться и улучшаться с помощью наблюдения и оценки эффективности (Этап 5). Первая часть Главы 3 содержит ключевую информацию о том, как разработать план действий и выбрать соответствующие

Рис. 1 Основные этапы программы по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств: от предварительной оценки до определения эффективности



мероприятия. Во второй части Главы 3 поясняется, как эффективно спланировать и провести в жизнь каждое из этих мероприятий.

Мы призываем читателей полностью ознакомиться с руководством; однако после того, как будут выбраны конкретные мероприятия (см. первоочередные задачи в Таблице 3.2 и контрольный перечень в Таблице 4.10), читатели могут более подробно изучить соответствующие главы по этим мероприятиям, чтобы получить информацию о рекомендуемых и проверенных на практике методах и рассмотреть некоторые примеры из опыта других стран.

Каковы ограничения данного руководства?

Данное руководство не претендует на универсальность. Оно опирается на опыт его авторов в определении практических и эффективных шагов, которые могут быть предприняты для спасения человеческих жизней и снижения травматизма водителей и пассажиров транспортных средств за счет повышения уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, и, таким образом, в определенной мере отражает взгляды его создателей. Могут существовать успешные мероприятия, которые здесь не описаны. Анализ конкретных примеров для иллюстрации методик, положительного опыта и практических ограничений также не является исчерпывающим, а лишь иллюстрирует идеи, представленные в основном тексте.

Успех всех программ по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам зависит от культурных традиций и обстановки в стране. Хотя предлагаемые в данном руководстве рекомендации основаны на положительном опыте, заинтересованные лица должны понимать, что программа, успешно реализованная в одной стране, может оказаться непригодной для осуществления в другой стране. По этой причине перед реализацией программы необходимо провести предварительную оценку, чтобы определить ее соответствие целевой аудитории.

Как разрабатывалось руководство?

Данное руководство было создано после всестороннего анализа *Методики проведения кампании по использованию ремней безопасности* Фонда ФИА, опубликованной в мае 2004 года (1). В его основе лежит стандартный шаблон, совместно разработанный четырьмя партнерскими организациями (ВОЗ, Всемирным банком, Фондом ФИА «Автомобиль и общество», и Глобальным партнерством по безопасности на дорогах), который после этого был проанализирован внешними экспертами. Данный шаблон не является жестким, но наоборот, представляет собой свободную структуру, которая, по возможности, позволяет унифицировать руководства с точки зрения формы и подходов.

Консультативная группа, в состав которой вошли специалисты из различных партнерских организаций, наблюдала за процессом разработки каждого руководства и давала рекомендации по их содержанию. Затем небольшие редакционные комиссии по каждому руководству согласовывали их техническое содержание.

Как часть основного исследования был проведен анализ соответствующей литературы для получения наибольшего объема информации из предыдущих работ международных специалистов. Отобранные и рассмотренные статьи относятся к 1969–2007 годам.

Кроме того, была дана оценка существующих технических спецификаций, стандартов и предписаний, касающихся производства и монтажа ремней безопасности.

Дополнительная информация была получена в ходе бесед со специалистами в области эпидемиологии, образования, рекламы и производства. Клубы при Фонде ФИА также предоставили информацию о кампаниях, проводившихся в их странах, а в соответствующие государственные учреждения 106 стран были разосланы анкеты, включавшие вопросы о законодательстве, штрафных санкциях, проведении кампаний, технических спецификациях и стандартах и о статистике использования. Были также получены данные ВОЗ по странам, где были или не были введены в действие законы об обязательном использовании ремней безопасности.

Были собраны дополнительные материалы на бумажных и электронных носителях. Они также были сопоставлены с информацией, содержащейся в Методике проведения кампании по использованию ремней безопасности, для выявления примеров положительного опыта, применимых, к различным сценариям и ситуациям. С партнерами были проведены консультации для отбора исследований конкретных случаев, как можно более разнообразных по географическому охвату и уровню доходов.

Проводились консультации и с техническими специалистами для получения дополнительной информации, которая сделала бы руководство более детальным и позволила бы лицам, принимающим решения, осознанно выбирать способ реализации, управления и контроля кампаний в отношении производителей, пользователей и отрасли в целом. Данные были получены от специалистов в области медицины, техники, производства, правоохранительной деятельности, образования и рекламы.

Затем проект руководства прошел коллегиальную оценку.

Распространение руководства

В настоящее время данное руководство переводится на ряд языков, а странам рекомендуется организовывать перевод документа на местные языки.

Руководство будет широко распространяться через дистрибьюторскую сеть, использовавшуюся для рассылки *«Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»*. Четыре организации, принимавшие участие в создании данного руководства, планируют проведение учебно-методических семинаров, приуроченных к презентации данного руководства в различных странах.

Данное руководство будет также доступно в формате PDF, и его можно будет бесплатно загрузить с веб-сайтов каждой из четырёх партнерских организаций.

Как получить копии на бумажном носителе

Дополнительные экземпляры руководства можно заказать, обратившись по адресу:

Фонд ФИА	FIA Foundation
Трафальгарская площадь, 60	60 Trafalgar Square
Лондон WC2N 5DS	London WC2N 5DS
Великобритания	United Kingdom

или по адресу эл. почты: mail@fiafoundation.org

Ссылка

1. *Seat belt campaign toolkit*. London, FIA Foundation, May 2004. (Методика проведения кампании по использованию ремней безопасности, Фонд ФИА, май 2004 года) (<http://www.fiafoundation.org/news/archive/2004/Pages/Seatbeltcampaigntoolkit.aspx>, проверена 20 октября 2008 года).

1

**Необходимость в ремнях
безопасности и детских
удерживающих устройствах**

1.1 Смертельные случаи и травмы на дорогах как всемирная проблема здравоохранения	4
1.2 Роль ремней безопасности и детских удерживающих устройств в предупреждении и уменьшении травматизма	6
1.2.1 Что происходит при столкновении?	6
1.2.2 Как функционирует ремень безопасности.	7
1.2.3 Как функционирует система удержания детей	8
1.3 Рекомендованные типы ремней и детских удерживающих устройств	9
1.3.1 Устройство ремня безопасности	9
1.3.2 Типы детских удерживающих устройств	10
1.4 Эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств для предотвращения смертельных случаев и снижения травматизма	13
1.4.1 Эффективность ремней безопасности	13
1.4.2 Эффективность детских удерживающих устройств	17
1.4.3 Коэффициенты использования ремней безопасности	19
1.4.4 Коэффициенты использования детских удерживающих устройств	22
1.5 Влияние программ по пропаганде ремней безопасности и детских удерживающих устройств на повышение коэффициентов их использования водителями и пассажирами	23
Резюме	27
Ссылки	28

В ЭТОЙ ГЛАВЕ содержится общая информация о том, зачем нужны ремни безопасности и детские удерживающие устройства. Такая информация важна для того, чтобы побудить политических руководителей и общественность поддержать программы и политику по ремням безопасности и в целом повысить использование во всем мире удерживающих систем безопасности водителями и пассажирами.

Глава состоит из следующих разделов:

1.1 Смертельные случаи и травмы на дорогах как всемирная проблема здравоохранения. Глава начинается с описания масштабов проблемы, порождаемой дорожно-транспортными происшествиями и травматизмом. Далее в ней поясняется, в какой степени эта проблема затрагивает различные регионы мира, и отмечается, что, если современные тенденции сохранятся, многие страны с низким и средним уровнем дохода скорее всего столкнутся с увеличением количества аварий по мере их растущей автомобилизации.

1.2 Роль ремней безопасности и детских удерживающих устройств в предупреждении и уменьшении травматизма. В этом разделе говорится о том, каким образом ремни безопасности и детские удерживающие устройства предохраняют находящихся в автомобиле людей и уменьшают последствия столкновения.

1.3 Рекомендованные типы ремней безопасности и детских удерживающих устройств. В этом разделе описываются различные типы ремней безопасности и удерживающих устройств.

1.4 Эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств для предотвращения смертельных случаев и снижения травматизма. В этом разделе представлены данные исследований, в ходе которых оценивалась эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств с точки зрения сокращения смертности и травматизма.

1.5 Влияние программ по пропаганде ремней безопасности и детских удерживающих устройств на повышение коэффициентов их использования водителями и пассажирами. В этом разделе показано, какое воздействие на повышение коэффициентов использования ремней безопасности оказывает законодательство об обязательном использовании ремней безопасности вместе с программами поддержки и контроля за его соблюдением.

1.1 Смертельные случаи и травмы на дорогах как всемирная проблема здравоохранения

1.1.1 Глобальная динамика смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий

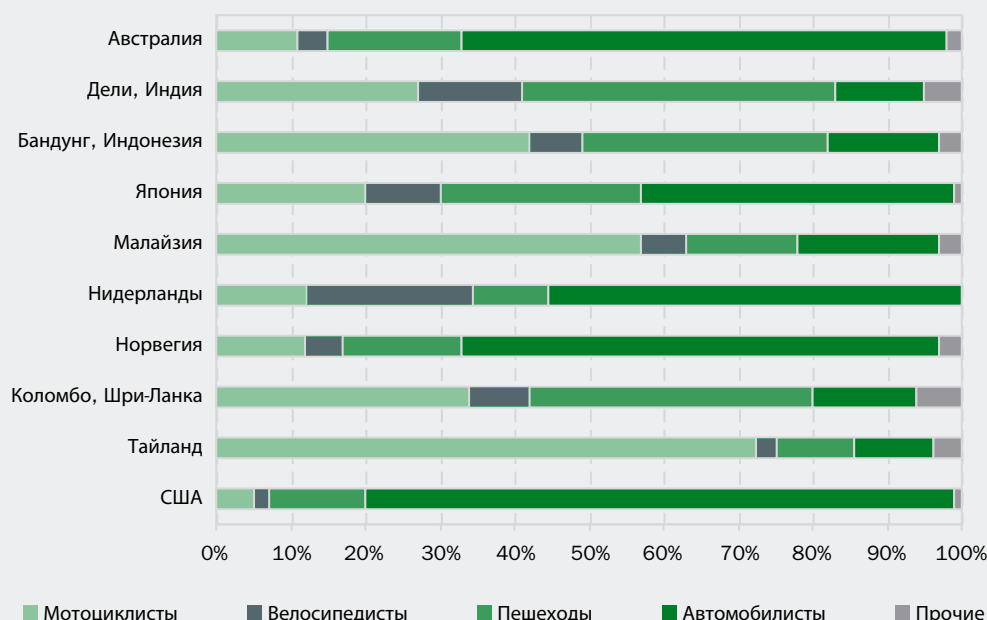
Повреждения, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются одной из главных проблем здравоохранения и одной из основных причин смертей и травм во всем мире. Приблизительно 1,2 миллиона людей ежегодно погибают в мире в результате дорожных аварий, и еще до 50 миллионов получают ранения. Более 95% этих смертей и ранений происходят в странах с низким и средним уровнями дохода в Африке, Азии, Латинской Америке, Карибском бассейне и Восточной Европе (1).

Хотя в целом в мире смертность в результате ДТП в последние 20–30 лет демонстрирует тенденцию к росту, ситуация существенно различается между регионами. С 1980 по 2000 год в странах с высоким уровнем дохода в Северной Америке, Западной Европе, а также в Японии дорожная смертность снизилась примерно на 20%. И наоборот, в тот же самый период в странах с низким и средним уровнями доходами количество смертельных случаев на дорогах возросло на 50%–100%. Данные показывают, что эти тенденции сохранятся и к 2020 году смертность на дорогах увеличится на 83% в странах с низким и средним уровнями дохода и снизится на 27% в странах с высоким уровнем дохода. В совокупности эти цифры дают суммарный прирост на 67% к 2020 году (1).

Степень, в которой проблема дорожно-транспортного травматизма затрагивает различных участников дорожного движения, также различается между странами. На Рис. 1.1 показано соотношение людей, погибших в разных видах транспорта в разных странах. В странах с высоким уровнем доходов большинство среди погибших на дорогах составляют водители и пассажиры легковых автомобилей (2). Как следует из Рис. 1.1, на них приходится до 80% всех жертв ДТП в Соединенных Штатах Америки и только 10–20% – в странах Юго-Восточной Азии, где преобладает механический двухколесный транспорт. При этом, хотя в странах с низким и средним уровнями дохода пассажиры легковых автомобилей не составляют большинства среди погибших на дорогах, опыт стран с высоким уровнем дохода позволяет предположить, что по мере роста числа автовладельцев смертность и травматизм среди них будут расти. На сегодняшний день ситуация в странах, в которых происходит быстрая автомобилизация, подтверждает эти тенденции: например, в Китае в 2003 году ежедневно регистрировалось более 12 тыс. новых автомобилей, а во Вьетнаме, по официальным данным, ставится на учет свыше 600 новых автомашин в день (3). Использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств может предотвратить множество подобных смертей и серьезных травм водителей и пассажиров автомобилей.

Рис. 1.1

Количество погибших в разных видах транспорта (от общего количества погибших в ДТП)



На основе источника 1

1.1.2 Виды телесных повреждений водителей и пассажиров

Если люди в автомобиле не пристегнуты, в случае аварии происходит не одно, а сразу три «столкновения». **Первое столкновение** – это столкновение между автомобилем и другим предметом, например, другим автомобилем или другими автомобилями, неподвижным объектом (деревом, столбом, кустом), человеком или животным. **Второе столкновение** происходит между не пристегнутым ремнем человеком и элементами конструкции салона, когда, например, водитель ударяется грудью о руль или бьется головой о стекло. Наконец, **третье столкновение** происходит, когда внутренние органы человека ударяются о грудную клетку или другие части скелета. Именно второе столкновение чаще всего приводит к травмам, но опасность может быть значительно снижена при использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Самыми частыми и серьезными повреждениями при фронтальных ударах у непристегнутых людей являются травмы головы, за которыми следуют травмы груди и живота. Среди ранений, приводящих к потере трудоспособности, наиболее распространены травмы ног и шеи (4, 5).

ПРИМ.

Исследование травм головы в Норвегии

Норвежские исследователи подсчитали, что среди всех видов повреждений водителей и пассажиров транспортных средств травмы головы составляют около 60%. В ходе исследования был сделан вывод о том, что процентный показатель травм головы практически одинаков для людей, сидящих на передних сиденьях, и для людей, сидящих на задних сиденьях, если они не пристегнуты (6).

Пренебрежение ремнями безопасности является одним из основных факторов риска смертности и травматизма в результате ДТП для людей, находящихся в транспортных средствах. Среди них большинство смертельных случаев в результате аварии приходится на долю пассажиров, которые не были пристегнуты ремнями безопасности в момент столкновения. Кроме того, в случае лобового столкновения вероятность получения травм головы пассажирами, не использующими ремни безопасности, является очень высокой.

При всей своей серьезности, человеческие страдания – это не единственная проблема, связанная с неиспользованием ремней безопасности. Финансовые расходы, обусловленные увеличением смертности и травматизма, могут тяжелым бременем ложиться на государственные и местные бюджеты, из которых финансируется оказание помощи жертвам аварий и их родственникам для преодоления последствий аварии.

1.2 Роль ремней безопасности и детских удерживающих устройств в предупреждении и уменьшении травматизма

В данном разделе описано, что происходит при автомобильной аварии и как ремни безопасности и детские удерживающие устройства помогают предотвратить или уменьшить тяжесть полученных повреждений.

1.2.1 Что происходит при столкновении?

При столкновении находящийся в машине человек, если он не пристегнут ремнем безопасности, продолжит двигаться со скоростью, равной скорости автомобиля до аварии, и как из катапульты будет брошен вперед на детали конструкции транспортного средства, скорее всего на рулевое колесо, если

это – водитель, или на спинки передних кресел, если это – пассажиры задних сидений. В других случаях их может полностью выбросить из автомобиля. При выбросе из автомобиля вероятность получения тяжелых травм и смертельного исхода резко увеличивается (7).



Ремни безопасности как защита от выброса из салона

Американская коллегия врачей скорой помощи призывает использовать ремни безопасности как лучший способ защиты от выброса при столкновении. Выброс из автомобиля – один из самых травоопасных исходов для человека, попавшего в аварию, поскольку 75% всех водителей и пассажиров, выброшенных при столкновении, в результате погибают. Эффективность ремней безопасности для защиты от выброса из салона высока: в целом 44% погибших пассажиров, если они не пристегнуты, оказываются полностью или частично выброшенными из автомобиля, по сравнению всего с 5% для пристегнутых пассажиров (8, 9).

Использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств – одна из самых важных мер, которые можно принять для предупреждения травм в автомобильной аварии. Хотя ремни безопасности и детские удерживающие устройства неспособны предотвратить саму аварию, они играют важную роль в снижении степени тяжести повреждений, причиняемых находящимся в автомобиле людям при столкновении. В этом случае правильно пристегнутые водитель и пассажиры имеют гораздо больше шансов выжить.

1.2.2 Как функционирует ремень безопасности

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства являются **дополнительными** устройствами безопасности и в первую очередь предназначены для предотвращения или сведения к минимуму травм у находящихся в автомобиле людей при столкновении. Таким образом, ремни безопасности и детские удерживающие устройства:



- снижают риск соприкосновения с элементами конструкции салона или снижают тяжесть повреждений, если оно все же происходит;
- перераспределяют силу удара на самые прочные части человеческого тела;
- предотвращают выброс человека из автомобиля при столкновении;
- защищают от повреждений других людей (например, при лобовом столкновении пристегнутых пассажиров задних сидений может бросить вперед, и они могут нанести травму другим людям в салоне).

Человек, пристегнутый ремнём безопасности, будет удержан на своем сидении, при этом скорость его движения снизится так же, как и скорость автомобиля, в силу чего механическая энергия, действующая на тело, значительно уменьшится.

1.2.3 Как функционирует система удержания детей



(Ричард Стэнли/Фонд ФИА)

Младенцам и детям необходима удерживающая система, соответствующая их размерам и весу, которую можно регулировать по мере их роста.

Поясной и диагональный ремень безопасности с креплением в трех точках, предназначенный для взрослых, не пригоден для детей из-за их разного роста

и веса, а также из-за того, что относительные пропорции их тела отличаются от взрослых. Например, у ребенка меньшая часть брюшной полости закрыта тазовыми костями и грудной клеткой, а ребра ребенка, в отличие от ребер взрослого, скорее будут гнуться, чем ломаться, в результате чего сила удара будет перераспределяться на сердце и легкие (10). Поэтому поясные и диагональные ремни с креплением в трех точках могут привести к травмам брюшной полости у детей и не будут достаточно эффективными для их защиты от выброса из автомобиля и травм.

Детские удерживающие устройства специально предназначены для предохранения младенцев и маленьких детей от травм при столкновении или резкой остановке за счет ограничения их перемещения в направлении к деталям конструкции автомобиля и перераспределения воздействующих на человека сил при столкновении на наиболее прочные части тела с минимальным повреждением мягких тканей. Детские удерживающие устройства также эффективны для снижения травматизма, который может иметь место и без

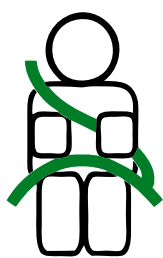
аварии, например, при резком торможении, внезапном маневре или открытии двери во время движения автомобиля (II).

1.3 Рекомендованные типы ремней и детских удерживающих устройств

1.3.1 Устройство ремня безопасности

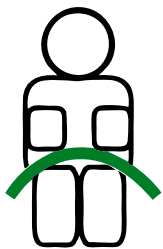
В этом разделе описано основное устройство ремня безопасности. Конструкции ремней должны соответствовать национальным или международным стандартам (описанным в Главе 4 руководства). Удобные для пользователя типы ремней будут только способствовать повышению коэффициентов использования ремней безопасности.

Поясной и диагональный ремень безопасности с креплением в трех точках является самым надежным и чаще всего используется в автомобилях, автофургонах, микроавтобусах, грузовиках и на водительских сиденьях городских автобусов и автобусов дальнего следования, а двухточечный поясной ремень чаще всего применяется в городских и междугородних автобусах. Стандарты на ремни безопасности определяют требования, касающиеся ширины корда и пряжек, простоты эксплуатации и регулировки. В последнее время ремни безопасности стали частью общих систем безопасности транспортных средств, которые также включают такие устройства, как преднатяжители, ограничители нагрузки и подушки безопасности.



Поясной и диагональный ремень безопасности с креплением в трех точках

Популярный благодаря своей эффективности и простоте использования трехточечный поясной и диагональный ремень безопасности наиболее часто применяется в легковых автомобилях, автофургонах, микроавтобусах и грузовиках, а также на водительских сиденьях городских автобусов и автобусов дальнего следования. Язычок ремня защелкивается в пряжке, которая на передних сиденьях автомобилей обычно расположена на конце жесткого стержня, либо непосредственно крепится к сиденью. В систему ремня безопасности также входит стягивающее устройство, который гарантирует автоматическое устранение излишнего провисания ремня. Данная система позволяет пассажиру одной рукой вставить язычок в пряжку, предотвращая выброс и удерживая человека в сидячем положении.



Поясной ремень с креплением в двух точках

Двухточечный поясной ремень безопасности (иногда его называют «одинарным поясным ремнем») с втягивающим устройством уступает трехточечному поясному и диагональному ремню безопасности, описанному выше, но может быть достаточным для удержания человека в сидячем положении, особенно в городских автобусах и автобусах дальнего следования.

Исследования показали, что, хотя поясной ремень безопасности и снижает риск выброса человека из автомобиля, он не способен предотвратить движение вперед головы и верхней части туловища и удар об элементы конструкции салона. Для водителя это может привести к серьезным травмам головы при ударе о руль. Тем не менее, вследствие большого размера и массы автобусов серьезность травм при их столкновении с другим транспортным средством чаще всего оказывается меньшей по сравнению с этим другим транспортным средством, если это – легковой автомобиль или автофургон.



Одинарный диагональный ремень безопасности

Одинарная диагональная конструкция лучше удерживает верхнюю часть туловища по сравнению с двухточечным поясным ремнем безопасности, однако оказалось, что она проигрывает в плане предотвращения выброса из автомобиля и проскальзывания под ремнем.

Полная система ремней безопасности

Полная система ремней безопасности (двойные лямки для плеч, пояса и бедер с центральной пряжкой) обеспечивает очень хорошую защиту как от выброса из автомобиля, так и от удара о детали салона. Однако пристегивание ими является довольно обременительной процедурой, которую непросто выполнить одной рукой. А это – важный фактор, влияющий на статистику использования, поэтому применение полной системы ремней в основном ограничивается сферой автоспорта, где высок риск для водителя и штурмана.

1.3.2 Типы детских удерживающих устройств

Максимальная безопасность для детей младше 12 лет в автомобиле обеспечивается в том случае, когда они правильно пристегнуты в специальном автокресле, установленном на заднем сидении. Для детей должны использоваться специально изготовленные удерживающие системы. Типы детских удерживающих устройств бывают разными. Главным критерием при их выборе является вес ребенка (Таблица 1.1). Для старших детей, рост и вес которых превышает допустимые ограничения детских удерживающих устройств, при поездках в автомобиле необходим правильно отрегулированный трехточечный поясной и диагональный ремень безопасности.

Таблица 1.1

Весовые категории детских удерживающих устройств

Группа	Описание
0	Для детей весом менее 10 кг
0+	Для детей весом менее 13 кг
I	Для детей весом от 9 до 18 кг
II	Для детей весом от 15 до 25 кг
III	Для детей весом от 22 до 36 кг

Младенцы в возрасте до года (Группа 0 или 0+)



Размер головы новорожденного составляет примерно четверть его роста, а ее вес – около трети веса всего тела. Кости черепа младенцев очень мягкие, поэтому даже относительно небольшой удар может привести к серьезной деформации черепа и повреждениям мозга. Чем меньше ребенок, тем слабее может быть сила удара, достаточная для нанесения травмы. Грудная клетка младенца также очень мягкая. Удар в грудь может привести к сильному надавливанию стенки грудной клетки на сердце и легкие, а также на ряд органов брюшной полости. Тазовые кости младенца еще незрелы и не могут выдержать давление, оказываемое на них системой

безопасности для взрослых. Младенцам необходимо собственное специальное кресло, способное оградить их от травм при ДТП и обеспечить защиту в случае аварий самых различных типов. Некоторые кресла для младенцев могут трансформироваться в полноценные детские автокресла, когда ребенок подрастет.

Детская удерживающая система, устанавливаемая против направления движения (иногда называемая «автолюлькой»), обеспечивает наилучшую защиту для младенцев, пока они не достигнут возраста одного года и веса не менее 13 кг. Для лучшей защиты необходимо перевозить младенцев спиной по ходу движения как можно дольше. Самым безопасным местом для детей в этом возрасте является соответствующая автолюлька, установленная против направления движения на заднем сиденье.

Дети в возрасте 1–4 лет (Группа I)

Процесс формирования костей продолжается до 6–7 лет, и в детстве череп ребенка остается не таким прочным, как у взрослого. Удерживающее устройство



должно ограничивать движение головы вперед при лобовом ударе и обеспечивать защиту от ранений при боковом ударе. Поэтому детская удерживающая система должна перераспределить силу удара на возможно большую площадь. Ремни и лямки должны быть хорошо подогнаны и правильно надеты в соответствии с инструкциями производителя. Удерживающая система также должна обеспечить защиту от соприкосновения с деталями салона, как при фронтальном, так и при боковом ударах.

Лучшим удерживающим устройством для детей младшего возраста является детское кресло безопасности. Встроенная система ремней защищает ребенка и распределяет силу удара на большую площадь. Такое кресло прослужит ребенку до тех пор, пока его вес не превысит 18 кг или пока система ремней безопасности не станет ему мала по росту.

Дети в возрасте 4–6 лет (Группа II)



Повышающие сиденья лучше всего использовать тогда, когда ребенок уже перерос детское кресло безопасности. Они разработаны для детей весом от 15 до 25 кг. Детей необходимо перевозить на повышающем сиденье до тех пор, пока поясной и диагональный ремни безопасности в автомобиле не будут правильно на них сидеть, что обычно происходит, когда рост ребенка достигает 145 см (12).

Повышающие сиденья приподнимают сидящего ребенка, чтобы ремень безопасности, предназначенный для взрослых, правильно ложился на грудь, проходя по диагонали через плечо ребенка, а не через шею, и находился низко на тазовых костях. Если ремень безопасности для взрослых будет слишком высоко приподнят на животе ребенка, это может привести к серьезным повреждениям его внутренних органов или возможности проскальзывания ребенка под ремнем безопасности в случае аварии. Повышающее сиденье имеет спинку и может обеспечить некоторую защиту и при боковом ударе.

Дети в возрасте 6–11 лет (Группа III)



Повышающие сиденья без спинки разработаны для детей весом от 22 до 36 кг, но теперь производители предлагают повышающие сиденья со спинками, которые подходят для детей весом от 15 и до 36 кг. Повышающие сиденья с противоударным экраном, конструкция которых предусматривает установку перед ребенком пластикового экрана, обеспечивают меньшую защиту и не должны

применяться. Использование повышающих сидений для детей в возрасте 4–7 лет позволяет снизить риск получения травм на 59% по сравнению с использованием только ремней безопасности (13).

В последних исследованиях выдвигаются предположения о том, что дети, находящиеся в удерживающей системе, расположенной в середине заднего сиденья, получают меньше травм, чем те, которые находятся с краю, хотя это и противоречит более ранним исследованиям, показавшим, что середина заднего сиденья не является более безопасным местом (14, 15). Необходимо также отметить, что, хотя дети защищены лучшим образом тогда, когда они пристегнуты в соответствующих их возрасту детских удерживающих устройствах, в том случае, если такое устройство отсутствует, все же лучше надеть на ребенка ремень безопасности для взрослых, чем оставить его не пристегнутым на заднем сидении (16, 17).



Детские удерживающие устройства

В настоящее время большинство детских удерживающих устройств закрепляются в автомобиле при помощи обычных ремней безопасности. ISOFIX – это система, которая использует специальные точки крепления, имеющиеся в автомобиле, чтобы закрепить удерживающее устройство с помощью жесткого механизма, без использования для этого ремней безопасности (18). ISOFIX все шире применяется в Австралии и Европе, аналогичные системы были приняты в Соединенных Штатах (LATCH) и в Канаде (UAS).

1.4. Эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств для предотвращения смертельных случаев и снижения травматизма

1.4.1 Эффективность ремней безопасности

Исследования, проводимые по всему миру с 1960-х годов, убедительно продемонстрировали, что ремни безопасности спасают жизни, если они правильно надеты и хорошо подогнаны. Обзор исследований эффективности ремней безопасности показал, что их использование снижает вероятность гибели на 40–50% для водителей и пассажиров на передних сиденьях и примерно на 25% для пассажиров на задних сиденьях (Таблица 1.2) (7). Влияние использования ремней на вероятность получения тяжелых травм примерно

так же велико, в то время как для легких повреждений такое воздействие меньше и составляет 20–30%. Более подробный анализ показывает, что ремни безопасности наиболее эффективны при лобовых столкновениях и сходах с дороги, когда высока вероятность выброса людей, если они не пристегнуты ремнями безопасности (19).

Таблица 1.2 Влияние ремней безопасности на вероятность получения телесных повреждений при всех типах столкновений (последствия для людей)

Тяжесть травмы	Процентные изменения количества травм	
	Наилучшая оценка	Доверительный интервал в 95%
<i>Водители легковых автомобилей (частные автомашины и автофургоны)</i>		
Смертельный исход	-50	(-55; -45)
Тяжелые травмы	-45	(-50; -40)
Незначительные травмы	-25	(-30; -20)
Все телесные повреждения	-28	(-33; -23)
<i>Пассажиры передних сидений легковых автомобилей (частные автомашины и автофургоны)</i>		
Смертельный исход	-45	(-55; -25)
Тяжелые травмы	-45	(-60; -30)
Незначительные травмы	-20	(-25; -15)
Все телесные повреждения	-23	(-29; -17)
<i>Пассажиры задних сидений легковых автомобилей (частные автомашины и автофургоны)</i>		
Смертельный исход	-25	(-35; -15)
Тяжелые травмы	-25	(-40; -10)
Незначительные травмы	-20	(-35; -5)
Все телесные повреждения	-21	(-36; -6)

Источник: Адаптированная таблица 4.12.1 по ссылке 7.

Поведение пассажиров задних сидений может повлиять как на их собственные возможные повреждения, так и на повреждения, которые могут получить водитель или пассажир на передних сиденьях. Не пристегнутый пассажир заднего сиденья представляет собой угрозу для любого пристегнутого ремнем человека, сидящего перед ним (20). Таким образом, использование ремней безопасности пассажирами задних сидений может снизить вероятность и тяжесть травм не только для них самих, но и для водителей и пассажиров на передних сиденьях.

ПРИМ.

Ремни безопасности и уровни смертности в результате аварий

Эффективность ремней безопасности для предотвращения смертельного исхода составляет приблизительно 50% при столкновениях, которые в противном случае привели бы к смерти находящихся в машине людей. По оценкам, использование ремней безопасности предотвратило около 15 200 смертей в Соединенных Штатах в 2004 году. Если бы в 2004 году в Соединенных Штатах Америки все пассажиры транспортных средств начиная с 4-летнего возраста использовали ремни безопасности, то удалось бы спасти 21 000 жизней (то есть, еще 5 800 человек остались бы живы) (21).

ПРИМ.

Экономия от использования ремней безопасности

С 1975 по 2000 год благодаря использованию ремней безопасности Соединенные Штаты Америки смогли снизить свои убытки от несчастных случаев на 588 млрд. долл. США. Среднегодовой показатель сэкономленных средств существенно возрастал по мере повышения уровня использования ремней безопасности водителями и пассажирами. Например, в 1975 году благодаря использованию ремней безопасности удалось сэкономить 1,5 млн. долл. США. К 2000 году эта цифра выросла до 49,9 млн. долл. США. Тем не менее, гибель и травмы людей на дорогах в результате пренебрежения ремнями безопасности все еще обходятся американскому обществу примерно в 26 млрд. долл. США в год в виде медицинских расходов, потерь трудоспособности и других издержек травматизма (8).

ВСТАВКА 1.1: Подушки безопасности, ремни безопасности и детские удерживающие устройства

Подушки безопасности – это вспомогательная система безопасности, предназначенная для обеспечения защиты в дополнение к ремням безопасности при (преимущественно) фронтальных столкновениях со скоростью более 13 километров в час (км/ч). Хотя подушки безопасности спасли много жизней, имели место и случаи смерти людей в результате срабатывания подушек безопасности при авариях, которые в ином случае не представляли бы угрозы для жизни.

Анализ смертельных случаев, вызванных подушками безопасности в Соединенных Штатах, показал, что почти все люди, погибшие из-за травм, причиненных подушками безопасности, либо не были пристегнуты, либо были пристегнуты неправильно (22). Большинство среди погибших составляли дети или взрослые невысокого роста. Подушки безопасности – это пассивная система удержания, автоматически срабатывающая при определенных столкновениях. Если водитель или пассажир не пристегнуты или транспортное средство оборудовано подушками безопасности, а ремни безопасности отсутствуют, то водитель и пассажиры могут войти в соприкосновение с подушкой безопасности до того, как она полностью раскроется. Это может произойти также в том случае, если водитель сидит очень близко к рулю в силу своей комплекции. Подушки безопасности раскрываются со скоростью около 300 км/ч. Поэтому водитель и пассажиры транспортного средства должны быть пристегнуты вне

зависимости от того, оборудовано транспортное средство подушками безопасности или нет.

Производители также должны быть осведомлены о возможном риске в ситуации, когда монтаж подушек безопасности не сопровождается оснащением транспортного средства ремнями безопасности, а родители никогда не должны устанавливать автолюльки или автокресла для детей напротив

подушек безопасности. В некоторых транспортных средствах имеется специальный выключатель подушек безопасности, но водитель обязан при этом очень внимательно следить за тем, в каком положении находится этот переключатель, чтобы обеспечить максимальную безопасность для пассажиров. В последнее время производители разработали подушки



www.euroncap.com

безопасности «второго поколения» или «умные» подушки безопасности, которые используют датчики, определяющие, когда и с какой скоростью раскрывать подушку, с учетом характера столкновения и комплекции пассажира. Самый безопасный способ оградить детей младше 12 лет от травм, вызванных подушками безопасности, это пристегнуть их в удерживающем устройстве на заднем сиденье. Водители не должны сидеть ближе 25 см от руля и должны быть правильно пристегнуты, чтобы минимизировать контакт с подушкой безопасности, если она сработает. После каждого раскрытия подушку безопасности необходимо устанавливать заново.

ВСТАВКА 1.2: Расходы на лечение травм, полученных из-за неиспользования ремней безопасности

Для определения влияния использования ремней безопасности на исход аварий с участием автотранспортных средств были проанализированы данные Отдела регистрации травм Северной Каролины. Из 6237 человек, попавших в ДТП, данные по использованию ремней безопасности были доступны по 3396. При этом, 1480 человек были пристегнуты ремнями безопасности, а 1916 – нет. Сравнение стоимости и результатов лечения по пристегнутым и не пристегнутым пациентам показало, что ремни безопасности могли бы сохранить, по меньшей мере, 74 жизни и сэкономить 7,2 млн. долл. США. Всего было зарегистрировано 135 смертельных

исходов среди не пристегнутых пострадавших (7,0%) и 47 смертельных исходов среди пристегнутых (3,2%). Наиболее распространенной и тяжелой травмой у не пристегнутых водителей была травма головы. Это важно, так как травма головы является одной из главных причин смертности. От использования ремней безопасности зависит значительное снижение уровня смертности, больничных расходов, продолжительности пребывания в больнице, нахождения в палате интенсивной терапии и необходимости в аппарате искусственной вентиляции легких (23).

1.4.2 Эффективность детских удерживающих устройств

Как и ремни безопасности для взрослых, детские удерживающие устройства предназначены для того, чтобы надежно зафиксировать ребенка в кресле так, чтобы в случае резкого торможения или столкновения ребенка не бросило на элементы конструкции салона и не выкинуло из транспортного средства. Удерживающая система должна гасить кинетическую энергию (создаваемую перемещением ребенка во время столкновения), не травмировать ребенка и быть простой в эксплуатации.

В рамках обзора эффективности детских удерживающих устройств было проведено сопоставление риска получения травм детьми, сидящими в машине на разных сиденьях (7). Риск получить травму у детей, сидящих на заднем сиденье без удерживающего устройства, примерно на 25% меньше, чем у детей, сидящих на переднем сиденье без удерживающего устройства. При использовании в обоих случаях детских удерживающих устройств риск для детей, сидящих сзади, на 15% ниже, чем для детей, сидящих на переднем сиденье (Таблица 1.3).

Таблица 1.3 Влияние детских удерживающих устройств в автомобилях на риск получения ребенком травмы

Тип используемого устройства	Изменение риска получения травмы в процентах	
	Наилучшая оценка	Доверительный интервал в 95%
Пристегивание детей в возрасте 0–4 лет в системе удержания лицом по ходу движения	-50	(-70; -30)
Пристегивание детей в возрасте 0–4 лет в системе удержания спиной по ходу движения	-80	(-90; -70)
Пристегивание детей в возрасте 0–4 лет только ремнем безопасности	-32	(-35; -29)
Пристегивание детей в возрасте 5–9 лет в соответствующем устройстве с помощью ремня безопасности	-52	(-69; -27)
Пристегивание детей в возрасте 5–9 лет только ремнем безопасности	-19	(-29; -7)

Источник: Адаптированная таблица 4.13.2 по ссылке 7.

Эффективность детских удерживающих устройств зависит от типа используемой системы. Риск получить травму для ребенка в возрасте до 4 лет снижается на 50% в системе удержания, установленной по направлению движения, и на 80% при использовании системы, устанавливаемой против направления движения. Для сравнения, риск снижается всего на 32%, когда используется ремень безопасности для взрослых (7).

Для детей в возрасте 5–9 лет детские удерживающие устройства снижают степень травматизма на 52%, тогда как использование только ремней безопасности – всего на 19%. Для старших детей в возрасте 10–14 лет ремни безопасности снижают степень травматизма на 46%.



Пропаганда использования повышающих сидений

Регулярный обзор мероприятий по пропаганде использования повышающих сидений для детей в возрасте 4–8 лет показал, что сочетание финансовых стимулов или бесплатного предоставления повышающих сидений вместе с обучением родителей навыкам их использования дает заметный положительный эффект, воздействуя на покупку таких устройств и их применение (24).

Анализ различных исследований, проведенных в Соединенных Штатах Америки, показал, что правильно установленные детские кресла безопасности, используемые для детей в возрасте от 0 до 4 лет, могут снизить необходимость

в госпитализации на 69% (25). Риск смертельного исхода для младенцев снижается на 70%, а для детей 1–4 лет – на 47–54%. В 2002 году в Соединенных Штатах Америки можно было бы спасти 485 детей в возрасте до 5 лет, если бы все они находились в детских креслах безопасности (26).

По оценкам, полученным в Великобритании, новые правила использования детских удерживающих устройств вместо обычных ремней безопасности детьми ростом до 135 см или в возрасте 12 лет и старше позволяют ежегодно предотвращать более 2000 травм или смертей среди детей (27).

1.4.3 Коэффициенты использования ремней безопасности

Коэффициенты использования ремней безопасности сильно различаются между странами, главным образом в зависимости от характера законов, регламентирующих установку ремней безопасности в транспортных средствах и автомобилях, и законов, предписывающих их использование. Кроме того, коэффициенты использования зависят от правоприменительной практики (см. Рис. 1.2). Во многих странах с низким уровнем доходов установка или использование ремней безопасности не являются обязательными, поэтому коэффициент их использования низок. К тому же могут существовать культурные нормы, отрицательно влияющие на использование ремней безопасности, особенно молодежью.

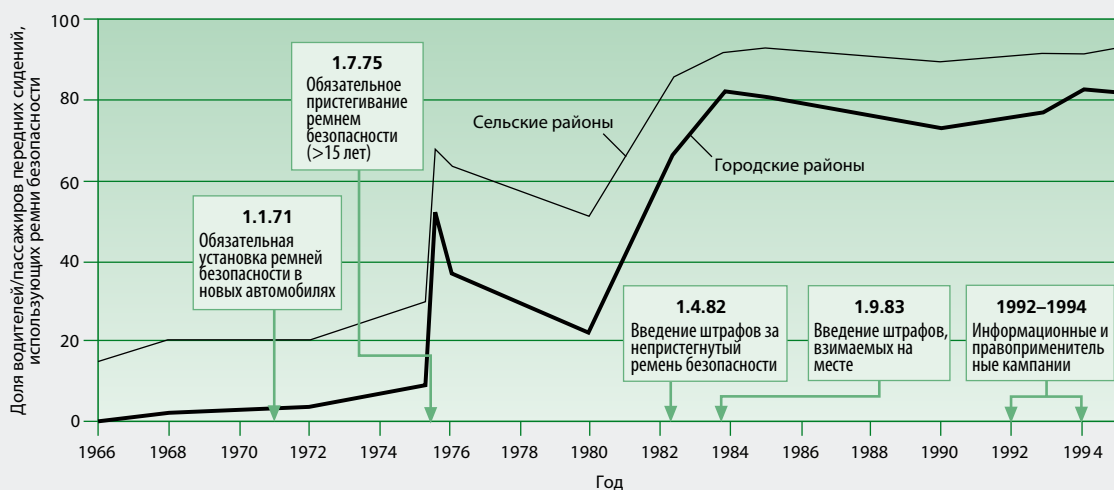


Возраст и ремни безопасности

Молодые водители и пассажиры передних сидений чаще пренебрегают использованием ремней безопасности в автомобилях, чем люди старшего возраста.

Рис. 1.2

Использование ремней безопасности водителями автомобилей/пассажирами передних сидений в городских и сельских районах Финляндии, 1966–1995 гг.



Источник: ссылка 1.

В Таблице 1.4 приводятся статистические данные о коэффициентах использования ремней безопасности в отдельных странах. Несмотря на наличие законодательства об обязательности использования ремней безопасности во всех указанных странах, коэффициенты использования варьируются в широких пределах, и для задних сидений они, как правило, ниже, чем для передних. Во многих из этих стран возможности для повышения коэффициентов использования ремней безопасности не исчерпаны.

Таблица 1.4 Коэффициенты использования ремней безопасности в отдельных странах

Страна	Водитель на переднем сиденье, %	Пассажир на переднем сиденье, %	Пассажир на заднем сиденье, %
Албания	52	27	27
Болгария	55	55	-
Канада	91	90	80
Коста-Рика	82	76	48
Хорватия	65	27	8
Чешская Республика	61	-	13
Дания	84	-	58
Египет	70	45	-
Эстония	73	75	21
Финляндия	89	89	80
Франция	88	97	-
Германия	93	95	86
Израиль	91	88	34
Люксембург	74	78	60
Мальта	99	93	25
Маврикий	94	84	-
Нидерланды	90	91	69
Норвегия	85	90	82
Португалия	88	84	25
Словения	83	83	40
ЮАР	81	50	8
Испания	87	89	52
Швейцария	81	-	56
Соединенное Королевство	93	93	83

- = данные отсутствуют

Источник: Вопросник ЕЭК ООН и другие различные публикации (2004).



Смертность и использование ремней безопасности в Европейском союзе

По оценке Европейского совета по безопасности дорожного движения, в пределах Европейского союза ремни безопасности снижают уровень смертности водителей на 40%. Уровни использования в европейских странах широко варьируются от около 70% до более 95%. Если бы во всех странах Евросоюза удалось достигнуть 99-процентного показателя использования водителями ремней безопасности, ежегодно удавалось бы спасти 2400 жизней (29).

1.4.4 Коэффициенты использования детских удерживающих устройств

Во многих странах с высокими доходами использование детских удерживающих устройств является распространенной практикой – вплоть до 90% случаев, тогда как в других странах они применяются все еще достаточно редко. Важное значение имеют как выбор, так и установка подходящей удерживающей системы. Даже в странах, где уровень использования детских удерживающих устройств высок, например в Швеции, Соединенном Королевстве и Соединенных Штатах Америки, удерживающие системы часто применяются неправильно или без соблюдения необходимых требований. Например, ребенок может находиться в кресле, не подходящем для его возраста или веса, или лямки или система ремней безопасности могут быть неправильно застегнуты или не застегнуты вообще, что подвергает ребенка повышенному риску получения как смертельных, так и других повреждений (25).

Надлежащее применение детских удерживающих устройств может ограничиваться факторами доступности и цены либо попросту оказаться непрактичным для большого семейства. К тому же, ряд решений относительно выбора подходящего кресла, места и способа его установки должен приниматься родителями. Недостаточная осведомленность о преимуществах правильно подобранных и установленных детских удерживающих устройств может ставить под угрозу их эффективность. Например, в ходе проведенного в Греции исследования обнаружилось, что большинство родителей (88,4%) сажали своих детей на заднее сиденье, вообще их не пристегивая, а 76,1% родителей, пользовавшихся для своих детей удерживающей системой, делали это нерегулярно (30).

1.5 Влияние программ по пропаганде ремней безопасности и детских удерживающих устройств на повышение коэффициентов их использования водителями и пассажирами

Техническая эффективность ремней безопасности и детских удерживающих устройств хорошо изучена и доказана. Правильно сконструированные и подогнанные удерживающие системы сохраняют людям жизнь. Когда транспортное средство уже оснащено ремнями безопасности, следующей задачей становится обеспечение их использования водителем и пассажирами. Этого можно достигнуть разными способами. Законы, обязывающие водителя и пассажиров пристегиваться ремнями безопасности, абсолютно необходимы для повышения показателя их использования во всех странах, и особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, где этот показатель низок. Для значительного повышения показателя использования ремней безопасности требуется комплексная программа (Вставка 1.3). Чтобы закон стал успешно применяться, его принятие должно предваряться кампаниями по информированию общественности с целью повышения осведомленности о преимуществах использования ремней безопасности и с целью распространения информации о требованиях закона. Необходим и строгий контроль за соблюдением закона, особенно сразу после его вступления в силу, и систематические информационно-разъяснительные и правоприменительные кампании как до принятия закона, так и в первоначальный период осуществления работы по линии правоприменения. Несмотря на все свою важность, само по себе законодательство не позволит добиться высоких коэффициентов использования ремней безопасности, если оно не будет частью комплексной программы, включающей в себя законодательство, правоприменение, пропаганду, стимулы и поощрение.

ВСТАВКА 1.3: Стратегии, направленные на повышение коэффициентов использования ремней безопасности

Законодательство о ремнях безопасности и правоприменение. Для повышения и сохранения высокого уровня использования ремней безопасности необходимо принять закон, который сделает их обязательными, и обеспечить его исполнение. Для этого обычно необходимы законы, требующие оснащения соответствующими ремнями безопасности всех пассажирских транспортных средств, и законы, делающие использование ремней обязательным. Например, в Соединенных Штатах одним из наиболее мощных факторов воздействия на использование ремней безопасности молодыми водителями служат законы штатов. В период 2000–2004 гг. во всех штатах, где был действовал такой закон, во всех возрастных группах коэффициент использования ремней безопасности был выше, а смертность была ниже, чем в штатах, где такого закона не было (31).

Обеспечение оснащения всех транспортных средств надлежащими ремнями безопасности.

Хотя правила, обязывающие оснащать все автомобили ремнями безопасности, существуют сегодня в большинстве стран, имеются данные, указывающие на то, что в странах с низким уровнем дохода у половины и даже более транспортных средств исправные ремни безопасности могут отсутствовать (32).

Кампании по популяризации ремней безопасности. Законы об обязательном использовании ремней безопасности должны опираться на кампании по информированию населения. Такие кампании могут быть ориентированы на молодежь и направлены как на повышение уровня информированности, так и на то, чтобы сделать использование ремней безопасности социальной нормой.

Проекты на базе местных общин. Общинные проекты могут опираться на родителей и сверстников, чтобы побудить молодых людей пристегиваться ремнями безопасности.

Надо отметить, что большинство исследований, анализирующих воздействие законов о ремнях безопасности, проводилось в странах с высоким уровнем дохода, где соблюдение принятых законодательных актов строго контролируется, а их вступление в силу обычно предваряется широкой информационно-разъяснительной работой. Хотя можно с довольно большой уверенностью предположить, что принятие законов о ремнях безопасности в странах с низким или средним уровнем дохода понизит в них смертность водителей и пассажиров транспортных средств, существует и ряд факторов неопределенности. Одним из них являются различия в доступности надлежащих ремней безопасности и детских удерживающих устройств, другим – вероятный уровень правоприменительного контроля за выполнением этого законодательства, который также нельзя упускать из виду. Закон скорее всего будет работать там, где оснащение ремнями безопасности является повсеместным стандартом, где правоприменительная деятельность носит всеохватный характер и где высок уровень информированности общественности о преимуществах использования ремней безопасности. В странах с низким и средним уровнем дохода, где ресурсы органов правопорядка ограничены и общественность негативно относится к законодательству об использовании ремней безопасности, для эффективного обеспечения выполнения закона потребуется мощная государственная поддержка.

ПРИМ.

Применение закона о ремнях безопасности в Аргентине

В Аргентине закон о ремнях безопасности, принятый в Буэнос-Айресе в 1992 г., повысил уровень использования ремней безопасности водителями с 6% до 32%, однако из-за недостаточных мер по контролю за его применением этот показатель постепенно снизился до 13% в 1995 г. Новые законы и кампании повысили этот уровень до 22% в 2004 г., однако основное увеличение было достигнуто благодаря правоприменительным мероприятиям, позволившим довести показатель до 77% к февралю 2005 г. Если бы такого уровня использования можно было бы достичь и удерживать во всей Аргентине, каждый год удавалось бы сохранить 1000 человеческих жизней (33).

Программы, охватывающие принятие законов о производстве и обязательном использовании ремней безопасности и систематическую правоприменительную работу вкрупне с пропагандистской и просветительской деятельностью в интересах повышения осведомленности и увеличения законопослушности, доказали свою эффективность в качестве средства повышения коэффициентов использования ремней безопасности. В таблице 1.5 приводятся данные об уровнях, достигнутых в отдельных странах.

Таблица 1.5 Прирост коэффициентов использования ремней безопасности на передних сиденьях после принятия законов и проведения кампаний в отдельных странах

Страна	Коэффициент использования (%) до принятия законов и проведения кампаний	Коэффициент использования (%) после принятия законов и проведения кампаний
Австралия	25	95*
Австрия	30	70
Коста-Рика	24	82
Хорватия	50	80
Чешская Республика	30	60
Дания	5	94
Финляндия	40	93
Индия	0.5	50*
Япония	37	84
Нидерланды	15	86
Норвегия	10	94
Южная Африка	33	81*
Испания	25	86
Швеция	20	90
Великобритания	25	91

* Различен в разных штатах

Законы об обязательном использовании детских удерживающих устройств и меры по принуждению к их исполнению также ведут к увеличению использования детских удерживающих устройств и доказали свою эффективность в снижении смертности и травматизма среди детей (25). Как и в случае с программами, касающимися использования ремней безопасности, успешное повышение показателей использования детских удерживающих устройств требует надлежащего законодательства и правоприменения, а также кампаний по информированию всего населения. Поскольку, в отличие от ремней безопасности, детские удерживающие устройства изначально внутри автомобиля не монтируются, а должны покупаться и устанавливаться родителями, достигнуть высоких коэффициентов их использования сложнее, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода. В Главе 3 дано более подробное описание мер, призванных увеличить использование детских удерживающих устройств.

ВСТАВКА 1.4: Международная поддержка программ по использованию ремней безопасности

Международные рекомендации решительно поддерживают осуществление странами программ, направленных на принятие законов об обязательном использовании ремней безопасности. Некоторые страны могут опираться на международный политический климат и международное право в качестве необходимой базы для разработки национальных стратегий по ремням безопасности. Гражданское общество различных стран может также апеллировать к международным соглашениям для содействия проведению реформы правовых норм, касающихся использования ремней безопасности.

Во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» всем странам, независимо от их уровня дохода, рекомендуется следовать ряду примеров положительной практики, включая «принятие законодательства об использовании ремней безопасности и специальных приспособлений для безопасности детей и контроль за его исполнением» (1).

В 2004 году Всемирная ассамблея здравоохранения (ВАЗ) приняла резолюцию WHA57.10, в которой рекомендуется государствам-членам, «особенно развивающимся странам, сделать обязательными как установку ремней безопасности производителями автомобилей, так и использование ремней безопасности водителями» (34).

Резолюция ВАЗ является международным соглашением, которое может использоваться теми, кто хочет повлиять на меры в области использования ремней безопасности, в качестве средства, позволяющего заручиться политической поддержкой своих действий. В частности, эта резолюция напрямую касается министерств здравоохранения, которые, принимая резолюции ВАЗ, берут на себя обязательства блюсти заложенные в них принципы.

Резолюция A/60/5 (2005) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций «предлагает государствам-членам выполнить рекомендации «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», включая те, что касаются пяти основных факторов риска, а именно: неиспользования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, езды без шлемов, употребления алкоголя за рулем, движения со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке, а также отсутствия надлежащей инфраструктуры» (35).

В резолюции A/62/L.43 (2008) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций вновь подтвержден призыв к выполнению рекомендаций «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», прозвучавший в резолюции 2005 года.

Резюме

Ремень безопасности является эффективным средством обеспечения безопасности, которое не только спасает людям жизнь, но и значительно сокращает тяжесть телесных повреждений, которые мог бы получить не пристегнутый ремнем водитель или пассажир транспортного средства. При правильном использовании ремней безопасности можно было бы избежать примерно около половины случаев смерти водителей и пассажиров передних сидений.

Пользователи механических транспортных средств составляют высокую долю в общем числе пострадавших и погибших в странах с высоким уровнем дохода, а в странах с низким и средним уровнем дохода эта доля растет по мере роста в них числа автовладельцев. Поэтому насущно важное значение имеет увеличение уровня использования ремней безопасности в этих странах, чтобы предотвратить рост смертности и травматизма среди водителей и пассажиров.

Для детей необходимо использовать удерживающие устройства, соответствующие их размерам. Использование удерживающего устройства, тип которого соответствует возрасту, росту, весу ребенка и ограничениям физического характера, сокращает смертность детей на 50–75%.

Программы, предусматривающие принятие и обеспечение исполнения законодательных актов об обязательном использовании ремней безопасности, наряду с кампаниями по просвещению общественности позволяют получить эффективные результаты с точки зрения повышения коэффициентов использования ремней безопасности, а следовательно – снижения травматизма и смертности. Законы об обязательном использовании ремней безопасности, исполняемые посредством первичных мер по правоприменению, больше воздействуют на повышение уровня использования ремней, чем законы, осуществляемые посредством вторичных правоприменительных мероприятий.

Программы, направленные на расширение использования ремней безопасности, пользуются прочной международной поддержкой.

Ссылки

1. Педен М. и др., ред. "Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма". Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2004 г.
2. *International road traffic and accident database*. Organisation for Economic Co-operation and Development (<http://cemt.org/IRTAD/>, проверена 5 ноября 2008 г.).
3. *Turning the tide: injuries and violence prevention in China*. Beijing, China, World Health Organization, 2006 (<http://www.wpro.who.int/NR/rdonlyres/05F04193-96CB-4A11-873AA99CACBB45D3/0/injurychina.pdf>, проверена 5 ноября 2008 г.).
4. Mackay M. *The use of seat-belts: some behavioural considerations*. Proceedings of the risk-taking behaviour and traffic safety symposium, 19–22 October 1997. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 1997:1–14.
5. Hobbs CA, ed. *Priorities for motor vehicle safety design*. Brussels, European Transport Safety Council, 2001.
6. *Restraints for adults and children in the back seat of private cars: an estimation of the effect of alternative regulations*. Report 37A. Nordisk Trafiksikkerhedsrad, 1984.
7. Elvik R, Vaa T, eds. *The handbook of road safety measures*. Elsevier, 2004.
8. *Seat-belts*. Texas, United States, American College of Emergency Physicians (ACEP), 2002 (<http://www.acep.org/patients.aspx?LinkIdentifier=id&id=26106&fid=1348&Mo=No&acepTitle=Seat%20Belt%20Fact%20Sheet>, проверена 5 ноября 2008 г.).
9. *The critical need for active ongoing seat-belt use programs in rural areas*. National Highway Traffic Safety Administration, 2006 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/airbags/RuralCrashes/pages/CriticalNeed.htm>, проверена 5 ноября 2008 г.).
10. Tingvall C. *Children in cars: some aspects of the safety of children as car passengers in road traffic accidents*. Acta Paediatrica Scandinavica, 1987, Suppl. 339:1–35.
11. Agran PF, Dunkle DE, Winn DG. *Motor vehicle childhood injuries caused by noncrash falls and ejections*. Journal of the American Medical Association, 1985, 253:2530–2533.
12. *Child passenger safety program*. United States Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (<http://www.nhtsa.gov/portal/site/nhtsa/menuitem.9f8c7d6359e0e9bbb30811060008a0c/>, проверена 5 ноября 2008 г.).
13. Durbin DR, Elliott MR, Winston FK. *Belt-positioning booster seats and reduction in risk of injury among children in vehicle crashes*. Journal of the American Medical Association, 2003, 289(14):2835–2840.
14. Kallan MJ, Durbin DR, Arbogast KB. *Seating patterns and corresponding risk of injury among 0- to 3-year-old children in child safety seats*. Pediatrics, 2008 г., 121(5):e1342–e1347.
15. Lund UJ. *The effect of seating location on the injury of properly restrained children in child safety seats*. Accident Analysis and Prevention, 2005, 37(3):435–439.
16. Hertz E. *Revised estimates of child restraint effectiveness*. Research Note. Washington DC, National Highway Traffic Safety Administration, 1996.
17. Johnston C, Rivara FP, Soderberg R. *Children in car crashes: analysis of data for injury and use of restraints*. Pediatrics, 1994;6:960–965.
18. *ISOFIX and passenger safety systems in road vehicles*. International Organization for Standardization (http://www.iso.org/iso/support/faqs/faqs_widely_used_standards/widely_used_standards_other/isofix_and_passenger_safety_systems_in_road_vehicles.htm, проверена 5 ноября 2008 г.).

19. Evans L. *Safety belt effectiveness: the influence of crash severity and selective recruitment*. *Accident Analysis and Prevention*, 1996, 28:423–433.
20. Broughton J. *The threat posed by unrestrained rear seat car passengers*. TRL Report 563. Crowthorne, United Kingdom, TRL Ltd, 2003.
21. *The national initiative for increasing safety belt use: Buckle Up America campaign*. Eighth Report to Congress. National Highway Traffic Safety Administration, 2005 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/airbags/8thBUARepor/index.htm>, проверена 5 ноября 2008 г.).
22. *Air bags*. Texas, United States, American College of Emergency Physicians (ACEP), 2002 (<http://www.acep.org/practres.aspx?LinkIdentifier=id&id=26100&fid=1348&Mo=No&acepTitle=Air%20Bag%20Safety>, проверена 5 ноября 2008 г.).
23. Rutledge R et al. *The cost of not wearing seat-belts*. *Annals of Surgery*, 1993, 217(2):122–127.
24. Ehiri JE et al. *Interventions for promoting booster seat use in four to eight year olds traveling in motor vehicles*. Cochrane Database of Systematic Reviews, Issue 4, 2007.
25. Zaza S, Sleet DA, Thompson R. Review of evidence regarding interventions to increase the use of child safety seats. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 21(Suppl. 4):31–34.
26. Traffic safety facts 2002: occupant protection. DOT HS 809 610. National Highway Traffic Safety Administration, 2003 (<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSF2002/2002occfacts.pdf>, проверена 5 ноября 2008 г.).
27. *Amendment to the seat-belt wearing regulations*. United Kingdom Department for Transport, 2006 (<http://www.dft.gov.uk/consultations/aboutria/ria/amendmenttotheseatbeltwearing5501?page=2#a1024>, проверена 5 ноября 2008 г.).
28. Williams AF et al. Seat belt use of high school drivers and their passengers. *Journal of Traffic Medicine*, 1997, 25:21–25.
29. *Road safety performance Index Flash 4: increasing seat-belt use*. European Transport Safety Council, 2007 (<http://www.etsc.be/documents/PIN%20Flash%204.pdf>, проверена 5 ноября 2008 г.).
30. Tsoumakas K et al. Parents knowledge and attitudes about preventing injuries in motor vehicle accidents in children in Greece. *Traffic Injury Prevention*, 2008 г., 9(2):129–134.
31. Liu C et al. *States with primary enforcement laws have lower fatality rates*. Traffic Safety Facts Research Note, DOT HS 810 557. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2006.
32. Forjuoh S. Traffic-related injury prevention interventions for low-income countries. *Injury Control and Safety Promotion*, 2003, 10:109–118.
33. Silveira AJ. *Seat-belt use in Buenos Aires, Argentina: a 14-year-old struggle*. Luchemos por la Vida. Документ, представленный на Международной конференции “Безопасность дорожного движения на четырех континентах”, Варшава, октябрь 2005 г..
34. “Дорожная безопасность и здоровье”. Резолюция WHA57.10 Всемирной ассамблеи здравоохранения, 57-ая сессия, 22 мая 2004 года (http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-ru.pdf, проверена 6 октября 2008 г. г.).
35. “Повышение безопасности дорожного движения во всем мире”. Резолюция A/60/5 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, 60-ая сессия, 1 декабря 2005 г. (<http://unece.org/trans/roadsafe/docs/A-RES-60-5r.pdf>, проверена 6 октября 2009 г.).

2

**Методы оценки ситуации в
конкретной стране**

2.1	Необходимость оценки текущей ситуации	34
2.1.1	Понимание текущей ситуации путем сбора исходных данных	34
2.1.2	Качество данных	35
2.2	Методы оценки степени неиспользования ремней безопасности и детских удерживающих устройств	36
2.2.1	Оценка масштабов проблемы травматизма водителей и пассажиров транспортных средств	36
2.2.2	Каковы коэффициенты использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств в рассматриваемом регионе?	43
2.2.3	Почему люди не пользуются ремнями безопасности и детскими удерживающими устройствами?	49
2.3	Как оценить существующую ситуацию	54
2.3.1	Кто отвечает за дорожную безопасность, и какие средства на нее выделяются?	55
2.3.2	Кто является заинтересованными сторонами?	56
2.3.3	Имеются ли законы, регулирующие использование ремней безопасности?	58
2.3.4	Введен ли стандарт на ремни безопасности и детские удерживающие устройства?	60
2.3.5	Предпринимались ли ранее попытки реализовать любые программы по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам?	61
2.3.6	Использование ситуационной оценки для определения приоритетности действий	63
Резюме		63
Ссылки		64

В ГЛАВЕ 1 объяснялась необходимость, использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств для снижения травматизма и смертности, вызванных ДТП с участием механических транспортных средств. Перед разработкой и реализацией широкой программы по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, важно оценить ситуацию и потребности в населенном пункте, регионе или стране, где будет внедряться программа. Этот процесс часто называют «оценкой потребностей». Многие из мер, которые должны быть при этом приняты, будут также необходимы для контроля за ходом программы по ремням безопасности, после ее запуска.

Эта глава включает следующие разделы:

2.1 Необходимость в оценке текущей ситуации. Ситуационный анализ или оценка потребностей, определяющие масштаб проблемы, являются основой для создания эффективной программы по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств. К тому же оценка потребностей важна для стимулирования поддержки и получения финансирования программ (и часто требуется при подаче заявок на финансирование).

2.2 Как оценить масштаб проблемы неиспользования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. В этом разделе даны рекомендации по:

- оценке масштаба проблем, связанных с травматизмом водителей и пассажиров транспортных средств;
- измерению уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств;
- определению причин недостаточного использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

2.3 Как оценить сложившуюся ситуацию. В этом разделе описаны вопросы, которыми необходимо задаться, чтобы собрать информацию о мероприятиях по ремням безопасности и системам удержания детей, проводимых в стране или регионе. Для этого необходимо выяснить, кто несет ответственность за безопасность на дорогах, и рассмотреть круг сторон, заинтересованных в программе по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Данный раздел является руководством по сбору исчерпывающей информации о существующих институциональных и законодательных структурах, которые могут оказывать влияние на программу, а также о действующих или проведенных программах по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств в данном регионе. Это необходимо для изучения существующего опыта и определения потенциальных ресурсов (финансовых, кадровых и институциональных) для будущих программ.

2.1 Необходимость оценки текущей ситуации

2.1.1 Понимание текущей ситуации путем сбора исходных данных

При планировании программ по использованию ремней безопасности или детских удерживающих устройств у разработчиков уже может существовать определенное понимание ситуации и проблемных вопросов, касающихся использования систем удержания в их стране или регионе, в связи с чем они могут не ощущать необходимости в проведении ситуационного анализа или оценки потребностей. Тем не менее, проведение спланированной и подробной оценки ситуации настоятельно рекомендуется перед началом осуществления любой новой программы. Это не обязательно подразумевает длительный и сложный процесс, а может просто означать, что нужно уделить время поиску и обобщению всей имеющейся релевантной информации. Наиболее важной является информация о текущем уровне использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. К тому же, несмотря на то, что причинная связь между их использованием и снижением травматизма общеизвестна, показатели уровня травматизма для пристегнутых и непристегнутых водителей и пассажиров (если они доступны) будут полезными для поддержки доводов в пользу законодательного закрепления обязательного использования ремней. Ситуационный анализ или оценка потребностей важны для получения первоначальной и дальнейшей поддержки и финансирования любой программы. Они покажут глубину проблемы в отдельном регионе, а после внедрения программы первоначальные результаты можно будет сравнить с результатами последующих оценок (см. Главу 5), чтобы продемонстрировать эффективность программы.

Существуют три основные причины для оценки ситуации перед запуском программы по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

- Обозначить проблему **недостаточного использования систем удержания** и **описать ее масштаб**. В идеале собранная информация должна иллюстрировать различия в уровне травматизма и смертности между пристегнутыми и непристегнутыми людьми; различия в уровне использования в зависимости от возраста, пола и места; указывать, где существует наибольшая потребность в увеличении уровней использования; оценивать материальные издержки, возникающие вследствие неиспользования ремней безопасности; и причины отказа водителей и пассажиров от их использования. Это, в свою очередь, поможет расставить приоритеты для действий.
- Получить **доказательства** для аргументов в пользу необходимости и поддержки использования систем удержания. Чтобы стать успешной,

программа по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств требует поддержки как со стороны руководящих органов, так и со стороны общества. Точные данные (по показателям использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств и травматизма среди пристегнутых и не пристегнутых водителей и пассажиров в регионе, где будет внедряться программа) помогут наглядно продемонстрировать выигрыш от внедрения программы и предоставят аргументы для убеждения руководящих органов и общественности в необходимости комплексной программы. В Главе 1 представлены данные исследований, свидетельствующих об эффективности использования систем удержания для снижения уровня смертности и травматизма, которые также могут быть использованы для поддержки проведения программы на местном уровне.

- Получить **исходные показатели**, которые могут применяться для наблюдения за ходом программы и ее оценки. Они могут включать количественную информацию, например, коэффициенты использования ремней безопасности, а также качественную информацию, например, общественное мнение об использовании ремней безопасности или информацию по соблюдению законодательства.

Полученные данные позволят заинтересованным сторонам четко понять текущую ситуацию в отношении использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, законодательства, производственных стандартов и способности к изменениям. Они также предоставят исходные показатели, в сравнении с которыми можно будет потом оценивать эффективность принятых мер.

Определение существующих механизмов повышения использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств может помочь заинтересованным сторонам выявить слабые места в законодательстве или в проводимых кампаниях. Например, может оказаться, что принятые законы не поддерживаются правоприменительными мерами.

2.1.2 Качество данных

При оценке ситуации важно иметь достоверные данные. Это означает, что информация должна быть уместной, точной, полной и надежной. При сборе данных можно столкнуться с проблемами в самой системе сбора и обработки данных. Например, в ходе сбора информации по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств в каком-либо регионе можно выяснить, что данные о коэффициентах использования ремней безопасности являются неполными. Знание таких пробелов в информации может помочь в постановке выполнимых целей в рамках программы.

Тем не менее, во многих странах, где системы отчетности недостаточно развиты или согласованы, определенная необходимая информация будет

отсутствовать. Нехватка информации не должна стать оправданием бездействия или игнорирования проблем дорожного травматизма в стране. Некоторые данные по ситуации в стране, пусть даже самые элементарные, всегда могут быть получены и использованы в качестве отправной точки для разработки стратегии увеличения уровня использования ремней безопасности.

Методы сбора данных будут различаться, и полученная информация будет зависеть от ее источника. Данные больниц по дорожно-транспортным происшествиям, повлекшим за собой травмы, могут оказаться нерепрезентативными, так как больницы учитывают только те случаи, при которых пострадавший был доставлен в больницу. Аналогичным образом, данные о ДТП органов правоохранения будут включать только те случаи, по которым велось расследование. Тем не менее, любой из этих двух источников является хорошей отправной точкой.

Желательно, чтобы сбором данных руководило лицо, имеющее опыт работы в сфере эпидемиологии. В Главе 3 описан процесс формирования рабочей группы для разработки программы по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Эксперт в области здравоохранения в составе рабочей группы, будет, возможно, самым подходящим лицом для выполнения этого задания.

2.2 Методы оценки степени неиспользования ремней безопасности и детских удерживающих устройств

В двух следующих разделах содержатся рекомендации по методам сбора информации, необходимой для оценки ситуации. Сбор подробных данных по некоторым из этих вопросов будет являться важной частью любого мероприятия по ремням безопасности как в рамках самой программы, так и в целях наблюдения и оценки.

2.2.1 Оценка масштабов проблемы травматизма водителей и пассажиров транспортных средств

Эта оценка включает в себя изучение данных о дорожно-транспортных происшествиях для определения масштабов данной проблемы применительно к водителям и пассажирам и сбор информации о травмах, полученных пользователями механических транспортных средств.

Сбор данных по дорожно-транспортным происшествиям

Разработка надлежащих мер по повышению дорожной безопасности требует точных данных о масштабе проблемы дорожно-транспортных происшествий, и в частности об авариях с участием автотранспортных средств и полученных в результате них травмах. Эти данные должны быть использованы, чтобы выявить характерные опасности, которым подвергаются водители и пассажиры автотранспортных средств, и акцентировать внимание на необходимости в программе действий.

Потребуется информация о количестве, тяжести и типах аварий. Также важен тщательный разбор причин аварий. Ценными с точки зрения постановки целей программы станут сведения о местах повышенного риска для автомобилистов или о водителях, входящих в группу повышенного риска. Например, может оказаться, что городские дороги с интенсивным движением, или же проселочные дороги являются зонами повышенного риска; в группу повышенного риска могут войти молодые мужчины или лица, для которых вождение является частью работы.

Для сбора этих данных необходимо задать следующие вопросы:

- Какое количество травм и смертельных исходов является результатом дорожно-транспортных происшествий в исследуемом регионе? Обратите внимание, что для рабочей группы важно предварительно определить единицу оценки (см. Главу 3). Например, это может быть вся страна, отдельная область или провинция, город или населенный пункт.
- Каковы масштабы проблемы дорожно-транспортных происшествий с участием водителей и пассажиров механических транспортных средств с точки зрения числа аварий и количества погибших, отдельно для пристегнутых и не пристегнутых водителей и пассажиров?
- Насколько данная проблема сравнима по своему масштабу и бремени, ложащемуся на общество, с другими проблемами общественного здравоохранения в данном регионе?
- Кто чаще всего оказывается не пристегнутым при дорожно-транспортном происшествии?
- Какова доля транспортных средств, оборудованных ремнями безопасности? Спереди? Сзади?
- Каков коэффициент использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств на передних и задних сиденьях?

Показатели, которые необходимо использовать в данном случае, включают:

- данные о травмах, отражающие степень их тяжести и уровень смертности для пристегнутых и не пристегнутых водителей и пассажиров;
- возраст и пол водителей и пассажиров, попавших в дорожно-транспортные происшествия;

- уровень использования ремней безопасности в зависимости от пола, возраста и занимаемого места в транспортном средстве;
- распределение дорожно-транспортных происшествий в зависимости от типа дороги;
- возраст и пол водителей и пассажиров, попавших в дорожно-транспортные происшествия такого рода;
- доля транспортных средств, оборудованных ремнями безопасности, с указанием типа транспортного средства и в разбивке по передним и задним сиденьям.

Данные исследований и опросов общественного мнения полезны для определения причин неиспользования удерживающих устройств и разработки эффективных практических мероприятий.

Поиск информации

Некоторые страны имеют национальные системы сбора данных о смертельных случаях на дорогах, полученных травмах и инвалидности. Часть такой информации может собираться дорожной полицией, но, как правило, сбор таких данных является результатом сотрудничества между правоохранительными органами и ведомствами по вопросам транспорта и здравоохранения. Несмотря на то, что в базах данных о дорожно-транспортных происшествиях подробная информация о полученных травмах обычно отсутствует, задав вопросы, можно установить, где такая информация имеется, или, по крайней мере, выяснить, что тех или иных данных не хватает. Если же такие системы отсутствуют, можно извлечь пользу из других специализированных источников информации, которые перечислены ниже.

Правоохранительные органы. В большинстве стран расследование дорожно-транспортных происшествий является обязанностью правоохранительных органов. Для получения исходных данных об уровне травматизма перед проведением кампании по ремням безопасности необходимо собрать информацию о дорожно-транспортных происшествиях с указанием степени их серьезности. Если полнота регистрации данных об уровне травматизма вызывает сомнения, одних лишь данных о смертности будет достаточно, чтобы стать убедительным доказательством эффективности кампаний по использованию ремней безопасности. Протоколы правоохранительных органов также могут дать информацию об использовании ремней безопасности при дорожно-транспортных происшествиях, хотя эти данные не всегда надежны. Такие данные, возможно, также будут обрабатываться инспекцией по безопасности дорожного движения страны или транспортным ведомством, поэтому информация от этих органов также должна расцениваться как «официальные данные».

На практике исчерпывающая информация по этим вопросам редко когда бывает доступна, так как данные могут быть неполными. Проблема занижения

масштабов проблемы, если судить о ней только на основании протоколов правоохранительных органов, встречается даже в тех странах, где существует отлаженная система статистики по дорожной безопасности.

Данные больниц. В некоторых странах система здравоохранения является единственным всеобъемлющим источником информации о травмах, полученных в дорожно-транспортных происшествиях. Больничная документация, скорее всего, будет включать в себя в основном наиболее тяжелые случаи травматизма, но и они являются полезным источником информации о распределении травм по их видам. Поскольку пациенты с травмами, полученными в дорожно-транспортных происшествиях, поступают в отделения неотложной помощи или в травматологические отделения, возможно, стоит начать поиск информации с анализа отчетности и документов отделений неотложной помощи. Время от времени полезно анализировать данные одной или нескольких больниц в округе. Затем, экстраполировав эти данные, можно получить представление о порядке проблемы для всей страны или области. В ходе анализа нужно выделять информацию:

- о типе травм, например, о поврежденных частях тела;
- о характере дорожно-транспортного происшествия;
- о типах травм, которые чаще всего приводят к смерти;
- о пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях: их пол, возраст и род занятий.

Свидетельства о смерти. Другим источником информации являются свидетельства о смерти или заключения патологоанатомов, несмотря на то, что содержащаяся в них информация ограничена, так как она не включает несмертельные травмы. Как правило, любой врач (не только патологоанатом) может подписать свидетельство о смерти, но в большинстве стран все свидетельства о смерти хранятся в одном государственном учреждении, например в министерстве здравоохранения.

Поликлиники. Вблизи некоторых населенных пунктов нет травматологических центров или больниц, и их жители пользуются местными поликлиниками или медпунктами для лечения травм и болезней. Они могут оказаться подходящим местом для сбора базовой информации о характере и обстоятельствах дорожно-транспортных происшествий с участием механических транспортных средств, полученных повреждениях и использовании ремней безопасности.

Работодатели. Часто крупные работодатели собирают и хранят данные о дорожно-транспортных происшествиях и травмах работающих в них водителей, в особенности если у них есть собственный автопарк. Просмотр данных работодателей может дать представление о степени риска для профессиональных водителей и преимуществ (как для предприятия, так и для работника) политики обязательного использования ремней безопасности для профессиональных водителей.

Страховые компании. Компании, занимающиеся страхованием здоровья и транспортных средств, могут быть подходящим источником информации. Рассмотрение заявлений о страховых случаях может дать важные данные о стоимости лечения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и о преимуществах использования ремней безопасности для снижения количества обращений за возмещением расходов на лечение.

Углубленные исследования по дорожному травматизму. Хотя данные правоохранительных органов и больниц дают представление об общих тенденциях травматизма, детальный анализ частоты и степени тяжести травм у пристегнутых и пристегнутых водителей и пассажиров может быть получен только в процессе углубленных исследований. Другими источниками такой информации могут стать неправительственные организации, университеты, исследовательские организации и страховые компании.

Похожие или соседние страны. Несмотря на то, что обстоятельства и условия дорожно-транспортных происшествий в двух отдельно взятых странах или регионах никогда не будут полностью совпадать, в том случае, если данные по какой-либо стране отсутствуют, целесообразно будет проверить, какую информацию можно получить из похожей или соседней страны. Полученные данные могут быть использованы в поддержку программы использования ремней безопасности в интересующей стране, четко оговорив при этом, что разработчики исходили из схожести двух стран по ряду факторов.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Сбор данных путем изучения дорожного травматизма, Великобритания

Британское Объединенное исследование травматизма на шоссейных дорогах (Co-operative Crash Injury Study (CCIS)) – это одно из крупнейших в Европе исследований причин дорожного травматизма водителей и пассажиров. Группы, состоящие из специалистов по различным дисциплинам, исследуют автотранспортные средства, попавшие в аварию, и соотносят полученную информацию с повреждениями жертв аварий, чтобы определить, каким образом травмируются водители и пассажиры автомобилей. Исследовательские группы ведут детальные наблюдения всех дорожно-транспортных происшествий, повлекших травмы людей, в пределах своего географического региона. Отбираются все дорожно-транспортные происшествия, повлекшие за собой смертельный исход и тяжелые травмы, а по авариям с незначительными повреждениями людей формируется случайная

выборка. Каждый год анализируется состояние 1176 транспортных средств. Информация о травмах водителей и пассажиров кодируется согласно Сокращенной шкале травматизма (AIS), что дает возможность проводить анализ по базе данных, включающей тысячи происшествий. Вопросники, рассылаемые водителям и пассажирам, дают весьма полезную дополнительную информацию. Информация о транспортном средстве соотносится с данными о травмах водителей и пассажиров с целью определения причин травм в тех случаях, где это возможно. Такие данные включаются в полный отчет о дорожно-транспортной аварийности, который может использоваться исследователями.

База данных CCIS использовалась для оценки эффективности ремней безопасности и дополнительного эффекта от подушек безопасности (1).

Сбор информации о травмах

Степень защиты, обеспечиваемой ремнями безопасности, растет с увеличением тяжести аварии. Наибольший эффект отмечается в предупреждении смертельного исхода, а также наиболее тяжелых ранений. Ремни безопасности уменьшают число случаев выбрасывания из транспортных средств и повреждения от удара о лобовое стекло. Данные базы SCIS показывают, что 83% непристегнутых водителей и пассажиров, погибших при опрокидывании автомашин, были выброшены из них, по сравнению с 25% для пристегнутых водителей и пассажиров (2).

Для понимания результатов программы по ремням безопасности необходимо будет собрать данные по степени тяжести травм и, если это возможно, по их типу. Последнее будет полезно для получения сведений не только о том, как изменилось количество травм, но и их распределение (по степени тяжести). Тем не менее, высокая эффективность ремней безопасности означает, что даже при отсутствии детальной статистики травматизма, общее количество жертв дорожно-транспортных происшествий может стать разумным мерилем полезности программы. Здесь необходимо оговориться, что в ситуации, когда интенсивность движения быстро растет, любое последующее увеличение количества аварий может исказить эффект, достигаемый благодаря использованию ремней безопасности.

Чтобы собрать указанные данные, необходимо задать следующие вопросы:

- Какая доля дорожно-транспортных происшествий влечет за собой смертельные травмы? Каково по данным правоохранительных органов распределение травм в зависимости от части тела, оценки травмы по шкале травматизма или по степени ее тяжести? Некоторые оценки травм, используемые профессиональными медиками, включают Сокращенную шкалу травматизма (AIS), Расширенную сокращенную шкалу травматизма (MAIS), Шкалу тяжести травмы (ISS) и Шкалу вероятности наступления смертельного исхода (PODS).
- Каковы экономические и социальные последствия этих дорожно-транспортных происшествий и травм для национальных ресурсов?
- Каково географическое распределение травм водителей и пассажиров автотранспортных средств в пределах региона?
- Существуют ли особые группы населения в регионе, подвергающиеся повышенному риску получения травм вследствие ДТП с участием автотранспортных средств, например, мужчины, женщины, молодежь, этнические меньшинства или представители каких-либо профессий?
- Имеется ли другая информация, относящаяся к лицам, получившим травмы в результате дорожно-транспортных происшествий с участием автотранспортных средств? Например, являются ли пострадавшие в основном водителями или пассажирами, и является ли автотранспортное средство, как правило, их собственностью?

- Имеется ли информация о том, использовали ли ремни безопасности и детские удерживающие устройства жертвы ДТП? Если она доступна, это позволит сравнить последствия аварий для пристегнутых и не пристегнутых автомобилистов.

В таблице 2.1 указаны некоторые наиболее часто используемые источники информации по травмам, а также другие возможные источники.

Таблица 2.1 Возможные источники информации по травмам, в зависимости от тяжести травмы

	Без повреждений	Легкие	Умеренные	Тяжелые	Смертельные
Опросы домохозяйств (общин)					
Отчетность поликлиник					
Отчетность семейных врачей					
Отчетность отделений скорой помощи					
Отчетность приемных отделений					
Отчетность отделений интенсивной терапии					
Свидетельства о смерти					

Другие возможные источники информации по смертельным и тяжелым травмам:

Для смертельных травм:

- протоколы вскрытия/патологоанатомического исследования
- протоколы правоохранительных органов.

Для тяжелых не смертельных травм:

- больничная документация по стационарным больным
- травматологические учреждения
- записи медицинских работников отделений скорой и неотложной помощи.

Дополнительные источники информации по особым типам травм:

Для повреждений в автотранспортных средствах:

- данные автостраховщиков
- протоколы дорожно-транспортных происшествий
- отчеты транспортных ведомств.

Для профессиональных травм:

- данные по месту работы
- отчеты инспекторов труда или национальные отчеты по безопасности на производстве.
- национальные страховые системы/бюро компенсаций для работников
- центры реабилитации.

Источник: информация почерпнута из "Injury surveillance guidelines" (3).

2.2.2 Каковы коэффициенты использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств в рассматриваемом регионе?

Точная оценка текущего положения дел с наличием ремней безопасности (количество транспортных средств, оборудованных ремнями безопасности для всех сидений) и общего уровня использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств позволит любой стране или государству получить ряд исходных показателей, улучшение которых станет целью будущей программы. Поэтому все оценки, выполняемые в дальнейшем, становятся индикаторами успеха. Для программы, направленной на повышение уровня использования ремней безопасности, жизненно важно определить текущий коэффициент использования и изучить существующие механизмы, способствующие повышению использования средств безопасности.

Определение доли водителей и пассажиров механических автотранспортных средств, пользующихся ремнями безопасности, станет важным фактором, который необходимо учитывать при подготовке аргументации в пользу разработки программы по ремням безопасности. Здесь необходимо задаться следующими вопросами:

- Какова доля водителей и пассажиров автотранспортных средств, использующих ремни безопасности, в пределах страны (или в рассматриваемом районе)? Этот коэффициент (доля пристегнутых водителей и пассажиров в разбивке по занимаемым в салоне местам) должен также стать исходным показателем, в сравнении с которым будет измеряться эффективность программы.
- Кто не пользуется ремнями безопасности? Можно ли получить эти данные в разбивке по возрасту, полу, водителям или пассажирам и по целям поездки?
- Каковы издержки неиспользования ремней безопасности с точки зрения травматизма пострадавших в авариях пользователей механических транспортных средств?

Откуда могут быть получены эти данные?

Данные по использованию ремней безопасности могут быть получены из следующих источников:

- отчетность правоохранительных органов
- отчетность национальных или местных органов здравоохранения
- отчетность национальных министерств транспорта
- научные исследования и социологические опросы.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Использование ремней безопасности в Малайзии

Дорожные травмы являются крупной проблемой общественного здравоохранения в Малайзии. Они занимают второе место среди основных причин смертности. Водители и пассажиры транспортных средств составляли около 18% от всех погибших на дороге в 2003 г. В 1978 г. было введено законодательство об обязательном использовании ремней безопасности на передних сиденьях. В 1995 и 2006 гг. было проведено исследование использования ремней безопасности как на передних, так и на задних сиденьях с применением аналогичной методики в одних и тех же городских и сельских округах.

В числе факторов, влияющих на использование ремней безопасности, оказались возраст, пол, этническая принадлежность и месторасположение дороги. Среди водителей и пассажиров передних сидений был отмечен рост уровня использования ремней безопасности по мере увеличения возраста вплоть до 69 лет и небольшое снижение после 70-летнего рубежа. Среди подростков уровень использования ремней безопасности был низким и составлял 50% для молодых водителей и 76,5% для пассажиров на передних сиденьях, по сравнению

с общим уровнем использования, составлявшим 84% (для сельской местности) и 87% (в городах). Женщины за рулем чаще пристегивались ремнями безопасности (91%), чем мужчины (82%). Если водитель был пристегнут, возрастала вероятность того, что пристегнут и пассажир переднего сиденья. Использование детских удерживающих устройств было минимальным, так же как и уровень использования ремней безопасности на заднем сиденье, который составил 10% на городских дорогах и 3% – на сельских.

Спустя 10 лет уровень использования ремней безопасности немного вырос в городе, и больше – на сельских дорогах, где он изначально был ниже, сократив, таким образом, разрыв между показателями для городской и сельской местности. Несмотря на то, что закон был введен почти 30 лет тому назад, необходим контроль за его исполнением. Необходимо пропагандировать использование детских удерживающих устройств. Расширение использования ремней безопасности способно предотвратить значительное количество случаев смертей и потери трудоспособности (4, 5).

Исследования использования ремней безопасности методом наблюдения

Если точная информация о фактическом уровне использования ремней безопасности отсутствует, необходимо провести исследования методом наблюдений. Они могут быть сосредоточены в определенных регионах или местах. Поскольку ключевой целью любой кампании является увеличение уровня использования ремней безопасности, необходимо должным образом организовать работу по систематическому измерению и мониторингу использования ремней безопасности. Делать это в масштабах всей страны совсем не обязательно, но в идеале такое обследование должно охватывать разные типы дорог и разные районы.

Места наблюдений должны выбираться таким образом, чтобы были представлены все типы дорог, чтобы, по возможности, сопоставить данные по городским и сельским дорогам, автомагистралям и дорогам без классификации, застроенными и незастроенными территориями и т.д. Места наблюдения необходимо оценить с точки зрения легкости, с которой персонал, отвечающий за проведение исследований, может наблюдать и фиксировать использование пассажирами автотранспортных средств ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Например около светофора у наблюдателя будет больше времени на то, чтобы хорошо разглядеть пассажиров транспортных

средств. Это обеспечивает возможность обобщения результатов таким образом, чтобы они отражали сведения о различных автотранспортных средствах и разных видах поездок. Необходимость хорошо разглядеть водителей и пассажиров препятствует проведению подобных исследований на скоростных дорогах, например автомагистралях.

Выбор мест для проведения наблюдений может в определенной степени зависеть от количества и аккуратности наблюдателей. Так, можно пойти на уступки в плане сбора репрезентативных данных по всей стране – приоритетом является не количество, а качество. Поэтому лучше принять данные исследований, проведенных в одном или двух небольших населенных пунктах в случае, если исследователь может положиться на качество данных, чем пытаться охватить большие части территории страны/государства и получить неточные данные от ненадежного персонала. Чтобы обеспечить согласованность данных, исследователи должны стараться проводить каждое последующее наблюдение в том же месте. Приведенные ниже конкретные примеры Ганы и Великобритании служат иллюстрацией применяемых при этом процедур.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Оценка уровня использования ремней безопасности в Гане

В Гане первое национальное исследование соблюдения законодательства по ремням безопасности было проведено в 2006 г. как часть программы «Вождение без риска для жизни» (Drive to Live Programme). Уровень использования ремней безопасности был измерен в ходе серии наблюдений, проведенных в регионах страны с самой высокой аварийностью. В ходе исследования (размер выборки составил 12 тыс. человек) также велось наблюдение за использованием мотоциклетных шлемов, мобильных телефонов и очков. Данные были собраны до начала кампании по безопасности на дорогах, которая призвала использовать ремни безопасности и выключать мобильные телефоны во время вождения. После проведения кампании данные будут собраны заново, чтобы их также можно было использовать в рамках общенациональной программы по ремням безопасности.

Наблюдения проводились в местах продажи топлива (на автозаправочных станциях). Исследования проводились с 07:00 до 09:00 и с 16:00 до 19:00, т.е. в периоды максимального наплыва клиентов, и как в будни, так и в выходные дни.

Контролеры исследования были выбраны среди субподрядчиков, систематически привлекающихся исследовательской компанией. Они обучили учетчиков в каждом регионе методике ведения наблюдений на автозаправочных станциях. Для каждой автозаправочной станции были выделены два учетчика (за исключением двух станций, на которых дежурили по четыре учетчика) для регистрации следующей информации:

- использование ремней безопасности (водитель и пассажир)
- использование по пяти классам автотранспортных средств
- использование мотоциклетных шлемов
- использование мобильных телефонов при вождении
- ношение очков.

Наблюдения показали, что уровень соблюдения законов о ремнях безопасности составляет около 40%, причем наибольший коэффициент зафиксирован среди водителей легковых автомашин (до 50%), а наименьший – среди водителей грузовиков (менее 20%) (6).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Процедуры проведения исследования по использованию ремней безопасности, Великобритания

В Великобритании исследования использования ремней безопасности проводились ежегодно с 1988 г. в апреле и октябре, когда влияние летних каникул или плохой погоды на поездку маловероятно. Сначала исследования проводились только в двух городах, Крауторне и Ноттингеме, но в 1988 г. зона исследований была расширена, и к 2002 г. были проведены дальнейшие летние исследования в 10 дополнительных районах. Команды из трех наблюдателей проводят наблюдения в период с 08:30 до 17:30, разбитый на восемь получасовых сеансов. Все наблюдения делаются при дневном свете, чтобы лучше видеть, используются ли ремни безопасности.

Два члена команды наблюдают за водителями и пассажирами проезжающего мимо транспортного средства, отмечая их возраст, пол и использование ремней безопасности. Их наблюдения фиксируются с помощью портативного компьютера путем заполнения электронной формы на каждую осмотренную машину. Третий член команды подсчитывает количество транспортных средств, проезжающих мимо в течение каждого сеанса.

Для того чтобы иметь возможность заглянуть в машину и зафиксировать использование ремней безопасности пассажирами заднего сиденья, наблюдения производятся только за стоящими машинами, поэтому места для проведения

наблюдений располагаются по возможности на перекрестках с автоматическим регулированием движения. Когда машины останавливаются на подъезде к перекрестку, пара наблюдателей проходит мимо них, наблюдая за водителями и пассажирами каждого остановившегося транспортного средства по очереди. После начала движения наблюдатели возвращаются к перекрестку и повторяют процесс, когда поток машин останавливается в следующий раз.

Необходима четкая стратегия для формирования выборки. Например, в месте расположения светофора:

1. Когда загорается красный сигнал светофора, осмотрите первый остановившийся автомобиль;
2. Если позволяет время, строго по порядку осмотрите автомобили, стоящие следом за первым;
3. При смене сигнала светофора прервите наблюдения до очередного интервала, когда загорится красный свет.

Места для проведения исследований выбираются таким образом, чтобы представить все типы дорог и автотранспорта. Тем не менее, необходимость наблюдать стоящие транспортные средства означает, что проводить наблюдения на автомагистралях невозможно и что на дорогах в сельской местности подходящих мест для проведения наблюдений окажется немного (7).

Во вставке 2.1 описано, как организовать исследование по методу наблюдений. В Приложении 2 приведен образец формы наблюдений за использованием ремней безопасности.

ВСТАВКА 2.1: Измерение коэффициентов использования ремней безопасности: исследование по методу наблюдений

Даже в том случае, когда подробные и полные данные отсутствуют, существует возможность проведения простого исследования по методу наблюдений, чтобы получить достаточную оценку уровня использования ремней безопасности. Простой подсчет водителей и пассажиров, пристегнутых ремнями безопасности, в определенных местах и в разное время дня, даст приблизительную оценку количества автомобилистов, пользующихся ремнями, и позднее станет полезным при разработке необходимых мероприятий.

Ввиду своей стоимости, этот вид исследований часто имеет небольшой масштаб. Если уже известно, что большая доля дорожно-транспортных происшествий и травм случаются на определенных дорогах или в определенных районах, рекомендуется проводить исследование именно в этих местах повышенного риска.

Этот метод наблюдения для расчета коэффициента использования ремней безопасности среди населения может применяться для сбора данных не только в ходе экспериментальной или квазиэкспериментальной оценок, но и в ходе ситуационной оценки (см. Главу 5).

Период планирования

Перед проведением исследования по методу наблюдений необходимо четко определить целевую группу населения, описав, из кого она состоит, где проживают лица, входящие в эту группу, и в течение какого периода времени будут собираться данные. Для интересующего района должны быть получены подробные карты автодорог, а также сведения из других источников о величине транспортных потоков и об оценке частоты использования ремней безопасности среди населения.

Разработка протокола сбора данных

Речь идет о документе с подробным описанием подхода, который будет использован для сбора данных. Он включает в себя сведения о том, что и как будет сделано и кто и когда будет это выполнять.

Разработка инструментов сбора данных

Речь идет о формуляре или наборе формуляров, используемых для сбора информации (например, анкеты, бланки опроса). Также должны быть разработаны методические пособия для персонала, выполняющего наблюдения на дорогах.

Формирование выборки

Наблюдаемый контингент должен быть репрезентативен для целевой группы в исследуемом районе. Это означает, что наблюдение должно

вестись за случайной выборкой людей. Хотя в определенных ситуациях, например, при наблюдениях на автозаправочных станциях или около школ, неслучайные выборки могут быть более практичными, необходимо учитывать, насколько репрезентативными окажутся результаты исследования по таким селективным выборкам и будут ли они поддаваться обобщению.

Если целью исследования является установление уровня использования ремней безопасности в определенном географическом регионе, тогда в схему исследования должны быть включены все типы дорог. Использование ремней безопасности на разных типах дорог может различаться; например, водители могут быть более склонны пристегиваться на шоссе, чем на дорогах местного значения. Тогда основа для построения выборки должна быть разработана так, чтобы обеспечить точный подсчет и получить оценку уровня использования ремней безопасности на разных типах дорог, и так, чтобы включать разные сочетания типов дорог, величины транспортных потоков и мест (городские, пригородные и сельские).

Теоретически критериям проведения выборочного обследования должны удовлетворять все возможные участки автодорог. В зависимости от размера обследуемого района, построение выборки может быть разделено на два или три этапа. Например, измерения уровня использования шлемов в каком-либо регионе могут проводиться в три этапа:

- **Произвольный отбор первичных единиц выборки (например, округ или его аналог).** Количество отобранных первичных единиц выборки должно быть подсчитано в зависимости от расчетного показателя машинокилометров в год (vehicle kilometres travelled – VKT) для каждой единицы выборки. Например, если в данном округе показатель VKT небольшой, тогда для него будет отобрано пропорционально меньшее количество единиц выборки, чем для округа, где показатель VKT выше. Если информация о VKT по округам отсутствует, единицы выборки могут отбираться исходя из численности населения округа.
- **Произвольный отбор дорог** в каждой первичной единице выборки, обеспечивающий включение всех типов дорог.
- **Произвольный отбор мест для наблюдения** на отобранных дорогах.

Продолжение следует...

Продолжено с предыдущей страницы

Количество мест для наблюдения

Фактическое количество мест для наблюдения будет сильно зависеть от финансирования и решения других организационных вопросов. Если финансирование ограничено, разумным может стать сбор большего числа наблюдений с меньшего количества мест. Все же рекомендуется получить консультацию специалиста по статистике, чтобы определить нужное количество мест для наблюдения, которые обеспечат статистически точную оценку.

Выбор мест наблюдения

Необходимо убедиться, что места для наблюдения были отобраны случайным образом из всех возможных мест. Это может быть сделано путем построения пронумерованной сетки координат и ее наложения на карту для отбора мест по сетке случайным образом. Конкретные места наблюдения должны быть определены перед проведением наблюдений согласно разработанному протоколу.

Там где это возможно, места для наблюдений должны находиться около перекрестков, где машины замедляются, предпочтительно в отсутствие сотрудников органов правопорядка. Например, выбранные места могут находиться на перекрестках с регулируемым движением, где машины останавливаются и легче провести наблюдение за использованием ремней безопасности.

Узкие дороги лучше подходят для наблюдения за проезжающим мимо транспортом; на более широких дорогах наблюдения могут производиться только на одной стороне дороги за транспортом проезжающим в одном направлении.

Установленный протокол

Установленный протокол должен предусматривать различные методы наблюдения или выбора места. Если на каком-либо месте наблюдений движение слишком интенсивное для точной фиксации информации, протоколом может быть установлен порядок наблюдений, при котором один член команды наблюдает только за пассажирами передних сидений, а второй – за пассажирами на заднем сиденье. Наряду с прямыми наблюдениями, фиксируемыми наблюдателями, можно использовать видеокамеру для записи транспортных потоков в местах с интенсивным движением и высокой скоростью.

Каждое место, не удовлетворяющее критериям отбора, должно быть заменено на альтернативное на той же дороге, например, если изначально выбранное время или место не подходит ввиду неблагоприятных погодных условий (например, сильный дождь), на нем присутствуют сотрудники

органов правопорядка или если проведение наблюдений небезопасно (например, при дорожных работах).

Наблюдение за использованием ремней безопасности

Руководители проекта должны принимать во внимание безопасность при планировании работ по наблюдению и стремиться минимизировать любые возможные ошибки измерений.

Наблюдатели должны быть заранее обучены, чтобы избежать любых возможных систематических ошибок. Необходимо обратить внимание на то, где проходит обучение, как и кем оно проводится. Рекомендуется выдать наблюдателям и другим лицам, отвечающим за процесс оценки, письменное руководство и обеспечить соблюдение протоколов.

Наблюдения могут производиться двумя или большим числом обученных наблюдателей. Впоследствии можно сравнить наблюдения, чтобы оценить, насколько согласуются между собой данные различных наблюдателей.

Необходимо найти подходящее и безопасное место для проведения наблюдений. Для безопасности и большей защиты наблюдатели должны работать в парах и должны носить светоотражающие жилеты.

Наблюдения должны проводиться в течение заранее определенного периода времени. Периоды времени должны быть одинаковыми на всех местах наблюдений для того, чтобы можно было проводить сравнения между ними.

Наблюдение за использованием ремней безопасности может включать такие показатели как возраст, пол, занимаемое место и наличие непристегнутых ремней безопасности. Понятно, что в зависимости от плотности и скорости движения потока в местах проведения наблюдений может оказаться неразумным производить наблюдения и фиксировать другую информацию, кроме факта использования ремней безопасности (например, оценка возраста водителя и пассажиров в машине может оказаться слишком сложной, если эта информация не собирается путем просмотра отснятого видеоматериала).

Повторение измерений после проведения кампании

Те же самые наблюдатели должны провести повторные наблюдения с использованием того же протокола, тех же мест, дней и времени, которые использовались при наблюдениях, сделанных до проведения кампании.

2.2.3 Почему люди не пользуются ремнями безопасности и детскими удерживающими устройствами?

Закон об использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств вряд ли будет эффективен, если участники дорожного движения не будут его соблюдать, не будут понимать причин его принятия или вообще ничего не будут о нем знать. Аналогичным образом, до тех пор, пока большинство транспортных средств не будет оборудовано ремнями безопасности, а детские удерживающие устройства не станут широкодоступными и недорогими, мало кто будет ими пользоваться. Обеспечив доступность ремней безопасности, важно оценить отношение к их использованию и определить направления информационной поддержки законодательства и кампаний. Поскольку детские удерживающие устройства влекут за собой дополнительные расходы, могут потребоваться кампании, в рамках которых можно будет получить такое устройство бесплатно или взять напрокат за небольшую плату.

Отношение общественности к использованию ремней безопасности

Полезно знать отношение людей к дорожной безопасности в целом и к использованию ремней безопасности в частности. Эта информация поможет наметить программу по пропаганде ремней безопасности и определить объем усилий, необходимых для информирования общественности о преимуществах ремней безопасности. В зависимости от целей программы определяются группы, среди которых будут проводиться опросы, и вопросы, которые будут задаваться. В перечень вопросов могут входить следующие:

- Каково отношение людей к дорожной безопасности в целом?
- Понимают ли люди преимущества использования ремней безопасности? Таким образом, отношение общественности к ремням безопасности и законодательству, регулирующему их использование, также может служить исходным показателем.
- Каков уровень информированности общественности о преимуществах использования ремней безопасности?
- Почему люди не пользуются ремнями безопасности? К примеру, если выясняется, что автомобилисты отрицательно относятся к ремням безопасности, не знают о соответствующем законодательстве или не понимают эффективности ремней безопасности в предотвращении травм, в кампанию должны быть включены меры, направленные на изменение такой ситуации.
- Кто сильнее всего сопротивляется использованию ремней безопасности? В дополнение к оценке информированности и отношения общественности, такая информация поможет выявить группы, наиболее упорно отказывающиеся пользоваться ремнями безопасности, и нацелить программу на изменение их позиции и поведения. При этом потребуются собрать

информацию по таким показателям, как возраст, пол, род занятий и этническая принадлежность.

Что касается программ по введению детских удерживающих устройств, родителям и воспитателям могут задаваться аналогичные вопросы об их отношении к таким устройствам с учетом дополнительного фактора стоимости.

Откуда могут быть получены необходимые данные?

Данные такого типа могут быть получены из материалов предыдущих программ по пропаганде ремней безопасности (см. раздел 2.3.5). Кроме того, информация может быть почерпнута из результатов исследований, проведенных:

- фирмами, занимающимися изучением рынка;
- университетами, неправительственными организациями или другими учреждениями, работающими в сфере дорожной безопасности.

В случае недоступности таких данных возможно проведение опроса общественного мнения для сбора необходимой информации. Если программа все еще находится в стадии разработки, то это, скорее всего, наложит ограничения по времени и бюджету. Соответственно, на этапе разработки рекомендуется проводить только предварительный опрос, отложив подробный на более позднее время. В предварительном опросе полезно сосредоточиться только на географической области и группе населения, предположительно подверженной наивысшему риску.

ВСТАВКА 2.2: Недостаточное понимание риска

Результаты некоторых исследований позволяют сделать вывод, что одной из причин низких коэффициентов использования ремней безопасности является недостаточное понимание риска для пассажиров на заднем сиденье автомобиля. К примеру, телефонный опрос 1148 совершеннолетних граждан Израиля показал, что воспринимаемая потребность в использовании ремня безопасности на переднем сиденье выше, чем тот же показатель для заднего сиденья, а показатели использования среди опрошенных, считавших, что ремень безопасности необходим, оказались на 35% выше (8).

В Великобритании был проведен опрос среди родителей с детьми в возрасте до 11 лет. Целью

опроса была оценка знаний родителей о детских удерживающих устройствах и использования ими таких устройств. Лишь 62% опрошенных заявили, что они всегда или обычно усаживают своего ребенка в систему удержания во время поездки. Показатели использования удерживающих устройств оказались самыми высокими среди детей в возрасте от 0 до 3 лет и самыми низкими – среди 10–11-летних. Почти половина опрошенных считали, что в возрасте 7–9 лет уже можно начинать пользоваться ремнями безопасности для взрослых, демонстрируя этим свое незнание требований закона и причин использования детских удерживающих устройств (9).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Опрос об использовании ремня безопасности на заднем сиденье, проведенный в Омане

В Омане использование ремня безопасности обязательно на переднем сиденье, но не на заднем. Для определения показателей использования ремней безопасности на заднем сиденье было проведено наблюдение за 1066 автомобилями, въезжающими на территорию университетов и больниц в Омане. Ремень безопасности, соответствующий местным правилам дорожного движения, использовался 90% водителей и 81% пассажиров на переднем сиденье, при этом только 1,4% пассажиров на заднем сиденье оказались пристегнуты.

Лишь 4% детей в возрасте до 5 лет были закреплены в удерживающей системе, и лишь 17% детей в возрасте от 5 до 12 лет были пристегнуты. Треть (34,6%) детей в возрасте до 5 лет сидели на переднем сиденье. В автомобилях, в которых присутствовали дети, в 40% случаев родители были пристегнуты, а дети – не были. Водители и пассажиры выполняли требования закона, но их поведение свидетельствовало о недостаточном понимании опасности неиспользования ремней безопасности, особенно для детей (10).



Некоторые оправдания для отказа от использования ремней безопасности или детских удерживающих устройств

Ниже перечислены некоторые из аргументов, приводимых в оправдание отказа от использования ремней безопасности или детских удерживающих устройств. Информация была собрана по результатам исследований в ряде стран:

- Ремни безопасности неудобны или создают дискомфорт.
- Автомобилисты опасаются, что ремень безопасности может помешать им выбраться из горящей машины или из-под воды после аварии.
- Водители считают, что их мастерство позволит им всегда избегать аварий.
- Если пассажир пристегивается ремнем безопасности, водители воспринимают это как недоверие к их мастерству как водителя.
- Автомобилисты считают, что после столкновения лучше быть выброшенным из транспортного средства.
- Для беременных женщин использование ремней безопасности не обязательно.
- Для коротких поездок по городу на небольшой скорости пристегиваться ремнем не нужно.
- Поездка на заднем сиденье автомобиля достаточно безопасна без ремня безопасности или детского удерживающего устройства.
- Детям не нравится быть пристегнутыми.
- Ребенку вполне безопасно сидеть на коленях пассажира.
- Детские удерживающие устройства стоят слишком дорого.

ВСТАВКА 2.3: Некоторые распространенные мифы о ремнях безопасности

Миф: Ремни безопасности неудобны или создают дискомфорт.

Факт: Люди быстро привыкают к ремням безопасности. После того, как их использование входит в привычку, никаких неудобств или дискомфорта не остается. Воображаемые неудобства при использовании ремня безопасности в течение первых нескольких поездок не идут ни в какое сравнение с теми неудобствами, которые могут причинить травмы, полученные при аварии. Современные ремни безопасности не ограничивают свободы движения водителя или пассажира, но блокируются при внезапных остановках или столкновениях.

Миф: Водителям автомобилей, оборудованных воздушными подушками безопасности, не нужны ремни.

Факт: Подушки безопасности обеспечивают дополнительную защиту при лобовых столкновениях, предохраняя голову и грудную клетку водителя от удара о рулевое колесо или приборную панель, но ничем не помогут при боковом ударе, ударе сзади или опрокидывании. Сама по себе воздушная подушка снижает риск летального исхода на 12%, а ремень безопасности – на 45–60% (11). Автомобилистам следует пристегиваться ремнями безопасности для защиты при любых авариях.

Миф: Ремень безопасности может помешать выбраться из горящего или тонущего автомобиля.

Факт: Пожар или погружение под воду сопутствуют менее чем одному из 200 дорожно-транспортных происшествий. Наибольшую опасность представляет удар, предшествующий пожару или погружению. Если водитель или пассажир не пристегнут, он, скорее всего, потеряет сознание или будет серьезно травмирован при ударе. Шансы на спасение выше в 3–5 раз у тех, кто использует ремень безопасности (12).

Миф: При аварии лучше быть выброшенным из автомобиля.

Факт: Вероятность летального исхода при аварии возрастает в четыре раза, если человек оказывается выброшен из транспортного средства. В трех случаях из четырех человек, выброшенный из автомобиля, гибнет. В результате удара пострадавший может пролететь до 50 метров, что в 15 раз больше длины автомобиля. Ремни безопасности также предохраняют голову водителя или пассажира от ударов о лобовое стекло, могущих привести к травмам позвоночника. При аварии самые высокие шансы выжить имеются у тех, кто остается надежно пристегнутым ремнем безопасности внутри автомобиля (12).

Миф: Ремень безопасности может стать причиной травмы при аварии.

Факт: Правильно пристегнутый ремень редко становится причиной травмы. Если же это происходит, то травмы обычно представляют собой поверхностные кровоподтеки – намного менее тяжелые, чем те, которые могли бы быть получены при отсутствии ремня безопасности. Исследования неизменно показывают, что в большинстве серьезных аварий травмы могли бы быть намного серьезнее, если бы водители и пассажиры не были пристегнуты.

Миф: Ремни безопасности не нужны при низких скоростях и для коротких поездок.

Факт: 70% пострадавших в ДТП, не пристегнутых ремнем безопасности, двигались со скоростью менее 50 км/ч. Столкновение на скорости 50 км/ч эквивалентно падению с четвертого этажа здания. Две трети аварий происходят на расстоянии менее 15 км от дома (13).

Миф: Использование ремня безопасности на заднем сиденье не обязательно.

Факт: Если при столкновении пассажир, находящийся на заднем сиденье, не пристегнут ремнем безопасности, его бросает на спинку переднего сиденья с силой несколько тонн. В результате страдает человек, находящийся на переднем сиденье (13).

Данные по доступности и стоимости

Для оценки доступности ремней безопасности необходимо оценить показатели оснащения ими транспортных средств. Важно определить долю автомобилей, в

которых устанавливаются ремни безопасности, отдельно для передних и задних сидений.

Данные об установке ремней безопасности могут быть получены из следующих источников:

- Данные государственной регистрации транспортных средств по дате постановке на учет
- Производители, дилеры или импортеры автомобилей
- Акты о прохождении технического осмотра
- Фирмы, занимающиеся продажей и установкой ремней безопасности на автомобили, в которых такие ремни изначально отсутствовали.

Ремни безопасности чаще встречаются в стандартной комплектации современных автомобилей, и реже – более старых моделей. Если в стране было введено законодательство, делающее установку ремней безопасности обязательной, то можно определить, какую долю в автомобильном парке занимают автомобили, зарегистрированные после вступления такого законодательства в силу. Это особенно важно для стран, в автопарке которых имеется значительное число транспортных средств, зарегистрированных до введения каких-либо норм, предусматривающих обязательную установку ремней безопасности. В таком случае необходимо также оценить доступность и стоимость отдельной установки ремней безопасности. Типичными показателями установки ремней безопасности являются:

- Информация о регистрации автомобилей по дате, в частности – доля автомобилей, зарегистрированных после введения любого законодательства, предусматривающего обязательную установку ремней безопасности
- Доля автомобилей с ремнями безопасности на передних сиденьях;
- Доля автомобилей с ремнями безопасности на задних сиденьях.

Эти данные могут быть получены от производителей, импортеров и дистрибьюторов автомобилей, а также из статистики государственной регистрации транспортных средств. Если эти источники не могут предоставить нужных данных, может потребоваться заключение договора на сбор информации с фирмой, занимающейся исследованиями рынка (при условии, что бюджет позволяет это сделать).

Если ремни безопасности обычно устанавливаются на заводе, а не приобретаются отдельно, то детские удерживающие устройства, как правило, не входят в стандартное оборудование автомобилей, и родители должны покупать их самостоятельно. Стоимость и доступность подходящих удерживающих систем, предназначенных для детей разного возраста, влияет на частоту их применения. Для сбора информации по детским удерживающим устройствам могут оказаться полезны следующие вопросы:

- Какое количество детских удерживающих устройств (с разбивкой по типам) производится и продается в регионе за определенный период времени?

- Какие фирмы продают детские удерживающие устройства, и где они расположены?
- Адекватно ли предложение спросу, и предлагается ли достаточный ассортимент удерживающих систем для детей разных возрастных групп и роста?
- Какова средняя стоимость каждого типа системы удержания?
- Предлагаются ли кредитные схемы?

Эти данные могут быть получены от продавцов и производителей; организаций, имеющих отношение к дорожной безопасности или безопасности детей; местных государственных и добровольных организаций, предоставляющих кредитные схемы; а также по результатам опросов родителей.

Собранные данные по всем аспектам использования ремней безопасности служат базовыми показателями, относительно которых можно оценивать результативность существующих программ или разрабатывать новые целевые программы по пропаганде ремней безопасности. Доступность ремней безопасности является одним из факторов, определяющих сроки введения законов об их обязательном использовании, если это входит в задачи программы (см. Главу 3).

2.3 Как оценить существующую ситуацию

Необходимо определить, какие законы и нормы по использованию ремней безопасности действуют на территории осуществления проекта, каким образом они реализованы и насколько эффективно обеспечивается их исполнение. К примеру, если, несмотря на закон, требующий от водителей и пассажиров обязательного использования ремней безопасности, и существование национального стандарта по ремням безопасности, коэффициенты использования остаются низкими и при этом многие автомобили не оборудованы ремнями, соответствующими стандартам, такая ситуация явно свидетельствует о том, что законы и нормы не работают или их исполнение обеспечивается недостаточно эффективно.

Оценка положения дел в стране с осуществляемыми или ранее осуществлявшимися программами по пропаганде ремней безопасности поможет выявить ключевые организации и фигуры в правительстве, частном секторе и гражданском обществе, которых следует привлечь к реализации программы по ремням безопасности или детским удерживающим устройствам. Кроме того, эти люди и организации могут подсказать основные источники потенциальной политической и финансовой поддержки. Как уже было

отмечено выше, такая оценка может проводиться на различных географических уровнях (страна, область или штат, город или община и т.п.), которые должны быть согласованы перед началом работ.

Необходимо изучить вопросы, описанные в нижеследующих разделах.

2.3.1 Кто отвечает за дорожную безопасность, и какие средства на нее выделяются?

Описание общей ситуации в стране – первый шаг к ее оценке и определению потребности в программе по ремням безопасности. Конкретная реализация такой программы будет зависеть от политической системы страны. Также важно оценить, способствуют ли существующие законы использованию ремней безопасности, и выяснить, выделяются ли средства на программы дорожной безопасности, которые могут включать в себя инициативы в области ремней безопасности. Нижеприведенный список вопросов поможет составить общую картину ситуации.

- Какова существующая в стране система центрального, регионального или федерального управления? Предусматривается ли конституцией или государственными законами децентрализация? Если предусматривается, то насколько широки полномочия местных властей в принятии решений и выделении средств?
- Какие основные министерства (транспорта, здравоохранения, юстиции, внутренних дел) задействованы в принятии решений по дорожной безопасности, и какую роль играет каждое министерство?
- Каков текущий бюджет, выделенный на дорожную безопасность в данной стране? Заложены ли в бюджет приоритеты для будущих улучшений в области дорожной безопасности? Имеются ли средства, которые могут быть использованы для реализации программы по ремням безопасности?

Среди неправительственных и частных организаций, способных внести вклад в программу по ремням безопасности, можно отметить:

- Международные организации и финансовые учреждения, включая ВОЗ, Всемирный банк, Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, Фонд ФИА и другие организации, занимающиеся вопросами дорожной безопасности или способные предоставить финансирование;
- Частные консалтинговые фирмы;
- Неправительственные организации внутри страны, включая группы по обеспечению дорожной безопасности и клубы автолюбителей;
- Производители и продавцы легковых автомобилей;
- Крупные работодатели, в особенности те, чей персонал использует автомобили на службе или добирается на работу с помощью автомобиля.

Во многих странах действует национальная политика или план дорожной безопасности, определяющие стратегию в сфере повышения безопасности на дорогах. Также существует множество местных проектов с более узкими целями и задачами. Для достижения максимальной эффективности программ по пропаганде ремней безопасности необходим скоординированный подход, при котором будут поддерживаться местные инициативы, дополняющие программу, разработанную и реализуемую на национальном уровне.

Невозможно переоценить важность «привязки» программ по ремням безопасности и системам удержания детей к национальной политике и планам действий. Такая привязка подтверждает приверженность программе, помогает ее реализовать, а также позволяет четко определить задачи и обеспечивает руководство, необходимое для достижения целей программы.

Организаторы национальных кампаний должны стремиться к улучшению координации, заранее уведомляя организаторов местных кампаний обо всех инициативах (один из вариантов – путем публикации сроков их проведения), чтобы максимально усилить эффект от мероприятий по дорожной безопасности. Запуск кампаний на национальном уровне также демонстрирует наличие скоординированных усилий, направленных на более широкое использование ремней безопасности.

Тем не менее, одним лишь запуском национальной кампании нельзя достичь существенных результатов. Для донесения идеи кампании до масс и ее дальнейшего усиления потребуются помощь местных организаций. Государственные органы, как правило, располагают лучшими финансовыми возможностями для обеспечения ресурсов и проведения дорогих рекламных компаний на национальном уровне. Местные же организации способны эффективнее донести эти ресурсы до целевой аудитории на первичном уровне, усилив этим эффект от общегосударственной пропаганды. Местные инициативы могут также основываться на задачах, определенных на национальном уровне. Последние, скорее всего, будут направлены на снижение общей смертности и травматизма на дорогах; тем не менее, в плане или стратегии должны быть описаны конкретные пути достижения этих целей. Среди них может быть и повышение коэффициентов использования ремней безопасности.

2.3.2 Кто является заинтересованными сторонами?

Анализ заинтересованных сторон помогает пролить свет на социальную среду, в которой будет разрабатываться и реализовываться политика. Основная функция такого анализа – выявление всех возможных партнеров, интересы которых могут пересекаться с вопросами использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, включая тех из них, кто может изначально сопротивляться инициативам, направленным на более широкое распространение ремней безопасности или введение обязательного

их использования в регионе. В число потенциальных заинтересованных сторон входят государственные ведомства, неправительственные организации и учреждения, на деятельность которых окажут влияние (положительное или отрицательное) новые законы или стандарты, местные общины, официальные и неофициальные группы, а также отдельные лица (например, профсоюзные деятели или жертвы аварий).

В роли заинтересованных сторон могут также выступать производители автомобилей, которых может затронуть новое законодательство, регулирующие органы, промышленные организации и ассоциации, импортеры и экспортеры.

Второй важной функцией анализа является изучение сфер компетенции всех заинтересованных сторон и определение взаимосвязей между ними. Необходимо тщательно проанализировать влияние, важность и интересы всех основных заинтересованных лиц, поскольку это облегчит выработку правильного подхода к вовлечению их в программу. Особенно важно выявить сторонников и оппонентов программы и понять причины, по которым они занимают соответствующие позиции. Это позволит разработать комплекс мер, отвечающий требованиям рынка и удовлетворяющий все стороны.

Учитывая вышесказанное, основными задачами анализа заинтересованных сторон являются:

- Выявление ключевых заинтересованных сторон, определение их характеристик и изучение влияния, которое окажет на них предлагаемая политика (т.е. их конкретные интересы, предполагаемые ожидания в плане преимуществ, изменений и отрицательных последствий);
- Оценка их потенциального влияния на разработку, согласование и реализацию программы по ремням безопасности;
- Определение взаимосвязей между заинтересованными сторонами и выявление возможных конфликтов интересов;
- Оценка способности различных заинтересованных сторон участвовать в разработке программы по ремням безопасности, и вероятность внесения ими вклада в процесс;
- Определение того, как именно каждая сторона должна быть вовлечена в процесс для достижения наивысшего качества и жизнеспособности программы; в частности:
 - характера участия (например, в качестве советников, консультантов или партнеров);
 - формы участия (например, в качестве члена рабочей группы, советника или спонсора);
 - режима участия (например, как индивидуальный участник или представитель группы).

Проведение анализа заинтересованных сторон более подробно рассмотрено в документе *“Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for*

policy-makers and planners»(«Разработка политики по предотвращению травматизма и насилия: руководящие принципы для лиц, определяющих политику, и разработчиков планов») (11).



Какое противодействие можно ожидать при реализации программы по ремням безопасности?

Прогнозирование противодействия программе по ремням безопасности и ограничений, возникающих в ходе ее реализации, поможет предупредить появление таких проблем. Следующие факторы могут привести к возникновению сопротивления:

- конкурирующие приоритеты среди лиц, определяющих политику
- недостаточность финансирования
- сильное лоббирование со стороны групп, не желающих расширения применения ремней безопасности
- сопротивление повышению стандартов из коммерческих соображений

2.3.3 Имеются ли законы, регулирующие использование ремней безопасности?

Как упоминалось выше в данном разделе, важно знать, какие законы по дорожной безопасности уже существуют и насколько эффективно обеспечивается их выполнение. Опыт показывает, что законодательство по дорожной безопасности малоэффективно без адекватных механизмов контроля его исполнения. Одна из причин этого в том, что участники дорожного движения зачастую не понимают преимущества защитных мер, предусматриваемых законодательством, а также риски, связанные с отсутствием таких мер. Поэтому они не всегда поддерживают законы, разработанные для повышения их собственной безопасности на дорогах.

Программа по ремням безопасности может потребовать создания нового закона или внесения изменений в существующий. С другой стороны, сам существующий закон может оказаться удовлетворительным, а контроль его исполнения – недостаточным. Те или иные законы, регулирующие использование ремней безопасности, имеются в большинстве стран. Таким образом, полезно будет начать с изучения текущего состояния законодательства, следуя нижеприведенному контрольному списку:

- Какие из действующих законов в целом имеют отношение к дорожной безопасности?

- Имеется ли специальный закон, регулирующий использование ремней безопасности? Если да, то на каком уровне он действует – национальном или местном? Отражает ли этот закон современные реалии?
- На кого распространяется действие этого закона – к примеру, на всех ли водителей и пассажиров, на все ли возрастные группы? Существуют ли четко оговоренные исключения?
- Распространяется ли действие закона на все типы дорог?
- Указывается ли в законе тип или стандарт ремней безопасности или детских удерживающих устройств?
- Какие наказания предусмотрены за невыполнение закона?
- Контролируется ли исполнение закона? Обеспечивается ли его выполнение повсеместно, среди всех водителей и пассажиров?
- Каков порядок принятия нового закона правительством? Каковы механизмы его утверждения?

ВСТАВКА 2.4: Опрос по использованию ремней безопасности и соответствующему законодательству, проведенный ЕЭК ООН

В 2005 году Рабочая группа по дорожной безопасности (РГ1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) провела опрос по использованию ремней безопасности и соответствующему законодательству среди стран – членов ЕЭК, а также ряда африканских стран. Опрос охватывал как ремни безопасности для взрослых, так и детские удерживающие устройства, и ставил целью сбор информации по следующим направлениям:

- Использование ремней безопасности
- Законодательство, регулирующее оборудование транспортных средств ремнями безопасности

- Законодательство, регулирующее использование ремней безопасности
- Исключения из правил обязательного использования
- Контроль исполнения законодательства по ремням безопасности
- Образовательная работа и кампании
- Оценка и исследование использования ремней безопасности
- Типы детских удерживающих устройств и законодательные требования по их использованию

Вопросник, использовавшийся при опросе, приведен в Приложении 1. Результаты опроса доступны на вебсайте ЕЭК ООН (14).

ВСТАВКА 2.5: Законодательство, регулирующее использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств в латиноамериканских странах

Панамериканская ассоциация здравоохранения (ПАЗ) опубликовала обзор законодательства по безопасности, действующего в латиноамериканских странах. Обзор содержит обобщенную информацию о законодательстве по использованию ремней безопасности.

Водители и пассажиры

- Обязательное использование ремня безопасности водителем и пассажиром на переднем сиденье: Аргентина, Чили, Колумбия, Куба, Доминиканская Республика, Сальвадор, Мексика, Панама и Уругвай.
- Обязательное использование ремня безопасности водителем и всеми пассажирами: Бразилия, Коста-Рика, Эквадор, Перу и Венесуэла.

Дети

а) Размещение в автомобиле

Дети следующих возрастных групп должны обязательно находиться на заднем сиденье:

- До 12 лет включительно: Аргентина, Бразилия, Сальвадор и Уругвай
- До 10 лет включительно: Колумбия и Венесуэла
- До 8 лет включительно: Доминиканская Республика
- До 5 лет включительно: Мексика

- Законодательство отсутствует: Боливия, Чили, Куба, Эквадор, Гватемала, Панама, Парагвай и Перу.

б) Правила для детских удерживающих устройств

- Коста-Рика: системы удержания обязательны для детей до 4 лет включительно.
- Сальвадор: системы удержания обязательны для детей до 2 лет включительно, весящих не более 15 кг.
- Бразилия: дети в возрасте до 12 лет включительно и ростом менее 1,5 м должны быть пристегнуты в системе, соответствующей их весу. Если в автомобиле нет детского удерживающего устройства, дети в возрасте до трех лет должны быть пристегнуты ремнями. Для перевозки детей в возрасте до трех лет необходимо пользоваться удерживающим устройством, соответствующим их весу и росту.
- Колумбия: дети в возрасте до двух лет включительно должны всегда находиться на заднем сиденье в удерживающей системе, которая может быть зафиксирована на сиденье автомобиля.

В некоторых случаях нормы носят не общегосударственный, а региональный характер (например, в Уругвае), или распространяются только на определенные типы транспортных средств – например, на общественные автобусы в Парагвае (15).

2.3.4 Введен ли стандарт на ремни безопасности и детские удерживающие устройства?

Также очень важно знать, соответствуют ли доступные ремни безопасности и детские удерживающие устройства утвержденным стандартам. Такие стандарты могут устанавливаться государственным или международным органом (см. Главу 4). Автомобили должны продаваться с подтверждением того, что установленные в них ремни безопасности соответствуют стандартам, при этом должен идти активный процесс проверки ремней безопасности на соответствие стандартам. Также должен существовать механизм, обеспечивающий соответствие продаваемых детских удерживающих устройств указанным стандартам. Необходимо задать следующие вопросы:

- Предусмотрено ли соответствие ремней безопасности и детских удерживающих устройств определенному государственному или международному стандарту?
- Соответствуют ли этому стандарту ремни безопасности и детские удерживающие устройства, доступные на данный момент?
- Выполняются ли требования этого стандарта производителями автомобилей?
- Пользуются ли водители и пассажиры ремнями безопасности, соответствующими этому стандарту?
- Подходят ли имеющиеся ремни безопасности для местных условий с точки зрения температуры и влажности воздуха?
- Какова стоимость детских удерживающих устройств, соответствующих требованиям рекомендованных стандартов?

2.3.5 Предпринимались ли ранее попытки реализовать любые программы по ремням безопасности и детским удерживающим устройствам?

В большинстве мест с высокими или растущими уровнями использования транспортных средств уже предпринимались те или иные меры, направленные на повышение показателей использования ремней безопасности. Во многих странах введены законы, обязывающие водителей и пассажиров пристегиваться ремнями, и проводятся кампании по пропаганде ремней безопасности среди общественности. Перед запуском новой программы необходимо собрать информацию о таких программах, законах и кампаниях, оценить их эффективность и выявить возможности для улучшений. Такой обзор поможет снизить издержки и наметить более эффективные пути для будущих мероприятий.

Нижеприведенный список контрольных вопросов может оказаться полезен при сборе информации об уже реализованных программах и законах:

- Действуют ли на данный момент в стране или соседних странах другие программы по ремням безопасности или детским удерживающим устройствам?
- Кто является заинтересованными сторонами в рамках этих программ?
- Проводились ли недавно другие программы по ремням безопасности или детским удерживающим устройствам?
- Какие результаты принесли эти программы? Доступна ли информация об их результатах?
- Какие препятствия или ограничения встали на пути реализации этих программ? Что можно вынести из их опыта?

В таблице 2.2 кратко описаны действия, которые можно предпринять для оценки текущей ситуации в плане использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Таблица 2.2 Краткое описание действий по оценке текущей ситуации в плане использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств

Меры по контролю	Описание
Анализ данных о пострадавших	Определение реальной проблемы, стоящей перед страной. Определение коэффициентов использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств среди пострадавших в ДТП. Расчет экономии (с гуманитарной и экономической точки зрения), которая может быть достигнута при увеличении показателей использования.
Оценка существующих производственных стандартов и законодательства	Определение адекватности существующих стандартов и законов, регулирующих установку и обслуживание ремней безопасности и детских удерживающих устройств в транспортных средствах. Выявление недоработок в стандартах и законодательстве.
Оценка существующих законов, регулирующих использование ремней безопасности	Определение адекватности существующих законов, обеспечивающих обязательное использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Выявление недоработок в законодательстве.
Оценка имеющихся возможностей для регулярных техосмотров и контроля состояния ремней безопасности	Оценка возможностей по проведению ежегодных технических осмотров автомобилей, предусмотренных законодательством, включая проверку состояния ремней безопасности.
Наблюдение за коэффициентами использования	Визуальная оценка показателей использования на всех типах дорог.
Цель – определение процента водителей и пассажиров, пользующихся ремнями безопасности и системами удержания детей, на национальном или федеральном уровне	Проводится регулярно (рекомендуемая периодичность – раз в полгода). Для каждой оценки используются одни и те же точки в выбранном районе страны/округе. Оценка проводится как в рабочие, так и в выходные дни.
Образец анкеты для опроса приведен в Приложении 2	Наблюдатели должны фиксировать приблизительный возраст, пол, расположение в автомобиле, тип автомобиля, наличие и использование ремней безопасности или систем удержания детей.
Анализ заинтересованных сторон/исследование рынка	Опросы, показывающие уровень знаний водителей и пассажиров о ремнях безопасности и детских удерживающих устройствах, а также об обеспечиваемых ими преимуществах. Оценка статистики по пострадавшим. Определение причин отказа от использования.
Продажи детских удерживающих устройств	Количество проданных детских удерживающих устройств, с разбивкой по типам.
Цель – выявление роста показателей приобретения таких систем	
Продажи автомобилей	Количество автомобилей, импортированных с установленными ремнями безопасности или без них.
Цель – определение процента эксплуатируемых автомобилей, в которых установлены ремни безопасности	Продажи новых автомобилей с установленными ремнями безопасности (законодательство может оказывать на них влияние).
Обвинительные приговоры	Анализ статистики уголовных дел, возбужденных против водителей и пассажиров в связи с несоблюдением ими законодательства по ремням безопасности.
Показатель рассчитывается после судебных процессов и отображает эффективность контроля соблюдения законодательства	

2.3.6 Использование ситуационной оценки для определения приоритетности действий

После оценки ситуации можно начинать распределение приоритетов. Во многих странах профилактика травматизма и дорожная безопасность не считаются серьезными проблемами в сфере здравоохранения и развития, требующими политической поддержки. Следовательно, в таких странах необходимо создать сеть ключевых групп с общими интересами, чтобы обеспечить разработку программ по пропаганде ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Исследования показывают, что наилучшие результаты дает вовлечение большого количества групп, разделяющих между собой обязанности и ответственность, в повышение безопасности на дорогах (16, 17). Конкретные действия будут зависеть от ситуации с информированностью населения, кампаниями и законодательством в каждой стране. После того, как нужная информация будет собрана в соответствии с рекомендациями настоящей главы и списком действий, приведенным в таблице 2.2, заинтересованные стороны смогут определить дальнейшие действия.

Важнейшим фактором при определении приоритетности действий являются средства и ресурсы, доступные для осуществления и поддержки выбранных мер. К примеру, в некоторых странах владельцем национального телевидения и радио является государство, что позволяет организовать недорогую рекламу. В то же время в странах, в которых телевидение и радио находится в частной собственности, реклама может значительно истощать имеющиеся ресурсы.

Тем не менее, информирование общественности – обязательный элемент при начале продвижения любой услуги или продукта, и ремни безопасности и детские удерживающие устройства не являются исключением. Для того, чтобы водители и пассажиры поняли преимущества использования ремней безопасности, необходимо сначала снабдить их информацией, а затем – переобучить. Для будущих поколений также потребуются постоянное информирование и воспитание.

Резюме

Прежде чем начинать разработку и реализацию программы по пропаганде ремней безопасности или детских удерживающих устройств, необходимо провести ситуационную оценку. Вопросы, приведенные в настоящем разделе, помогут выявить конкретные проблемы в сфере использования ремней безопасности в стране, сформулировать убедительные аргументы в поддержку программы и определить показатели, на основе которых позднее можно будет

оценить успех программы. Необходимо установить степень серьезности проблемы, связанной с неиспользованием ремней безопасности. Для этого потребуются собрать информацию по дорожно-транспортным происшествиям и травмам, а также по показателям использования ремней безопасности и причинам отказа от их использования. Эта информация послужит базой для определения основных потребностей программы. Кроме того, некоторую ее часть можно будет использовать для оценки проекта.

Также необходимо провести анализ существующих механизмов в сфере использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Такой анализ включает в себя определение лиц и организаций, ответственных за дорожную безопасность в стране или районе, финансовых ресурсов, доступных для использования в программах по ремням безопасности, существующих правовых инструментов, и наличия стандартов по ремням безопасности, а также изучение других программ, проводимых или проводившихся ранее в регионе или стране.

Ссылки

1. Improving car safety through accident research. Co-operative Crash Injury Study web site (<http://www.ukccis.org>, accessed 6 November 2008).
2. Broughton J, Walter L. Trends in fatal car accidents: analyses of CCIS data. Transport Research Laboratory PPR172, 2007.
3. Holder Y et al., eds. Injury surveillance guidelines. Geneva, World Health Organization, 2001 (<http://whqlibdoc.who.int/publications/2001/9241591331.pdf>, accessed 6 November 2008).
4. Malaysia burden of disease and injury study. Malaysia Institute for Public Health, Ministry of Health, 2004.
5. Statistical report: road accidents of Malaysia. Royal Malaysian Police, 2003.
6. Lewis J, Aguh N. An assessment of seat belt compliance: before study. GRSP Ghana Project Report, 2006.
7. Broughton J. Seat belt wearing rates in cars in England 1982–2002. Transport Research Laboratory Report TRL 580, 2003.
8. Ressler WH. Why don't more Israelis wear seat belts in the back seat? Public Health Review, 1997, 25(2):151–159.
9. Child car safety restraints research report. BMRB International Ltd, 2003 (<http://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/otherresearch/think/childcarsafetyrestraintsrese1921?page=1#a1000>, accessed 6 November 2008).
10. McIlvenny S et al. Rear seat belt use as an indicator of safe road behaviour in a rapidly developing country. Journal of the Royal Society for the Promotion of Health, 2004, 124(6):280–283.
11. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners. Geneva, World Health Organization, 2006.

12. National Highway Traffic Safety Administration Buckle Up Campaign. Washington, DC, United States Department of Transportation, 2006.
13. La Prevention Routiere International (<http://www.lapri.org>, accessed 6 November 2008).
14. Synthesis of replies to the questionnaire on increasing the use of seat belts and Synthesis of replies to the questionnaire on child restraints. United Nations Economic Commission for Europe, WP1, Road Traffic Safety.
15. Castiglione C, Bolis M, Concha-Eastman A. Lesiones no intencionales: legislacion de America Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Organizacion Panamericana de la Sud, 2004.
16. Lonero L et al. Road safety as a social construct. Transport Canada Report 8080-00-1112. Ottawa, Northport Associates, 2002.
17. Tingvall C. The zero vision. In: Van Holst H, Nygren A, Thord R, eds. Proceedings of the first International Conference: transportation, traffic safety and health: the new mobility. Gothenburg, Sweden, 1995. Berlin, Springer-Verlag, 35-57.

3

**Планирование и
осуществление программы
по ремням безопасности**

3.1 Создание рабочей группы	69
3.1.1 Членский состав	70
3.1.2 Определение роли членов рабочей группы	72
3.2 Составление и пропаганда плана действий	73
3.2.1 Определение целей программы	74
3.2.2 Постановка задач	75
3.2.3 Выбор показателей результативности	76
3.2.4 Определение направлений работы	77
3.2.5 Определение сроков и этапов программы	80
3.2.6 Оценка необходимых ресурсов	82
3.2.7 Создание механизма текущего контроля	85
3.2.8 Обеспечение устойчивости программы	86
Резюме	87
Ссылки	88

В ГЛАВЕ 2 содержится описание того, как оценивать ситуацию с ремнями безопасности в данной стране, что составляет первый этап разработки программы по ремням безопасности. В главе 3 описано, как использовать информацию оценки для планирования и руководства осуществлением программы в целях более широкого использования ремней безопасности. В главе 4 содержится подробная информация о том, как разрабатывать и осуществлять конкретные мероприятия.

Эта глава содержит два раздела:

3.1 Создание рабочей группы. Это важнейший шаг для обеспечения общей координации программы с усилиями всех участвующих основных групп и отдельных лиц.

3.2 Составление плана действий. На основе оценки, проведенной в Главе 2, в этом разделе поясняется, как ставить цели, определять задачи и принимать решения в отношении деятельности по достижению этих целей. В нем также поясняется, как составлять бюджет плана и определять механизм контроля и оценки. В этом разделе также затрагивается необходимость обеспечения устойчивости программы.

3.1 Создание рабочей группы

Получив факты о том, что низкий уровень использования ремней безопасности представляет собой проблему в данной стране или регионе, крайне важно, чтобы представители группы в убедительной форме представили их политикам и лицам, принимающим решения, чтобы заручиться их поддержкой и содействием.

После достижения необходимой поддержки следует создать рабочую группу основных заинтересованных сторон, обычно под руководством ведущего учреждения страны по дорожной безопасности или муниципального или регионального государственного органа. Ее задача будет заключаться в координации разработки и осуществления многосекторальной программы повышения уровня использования ремней безопасности. Даже если не имеется очевидного ведущего учреждения по дорожной безопасности, важно, чтобы одно государственное учреждение приняло на себя ответственность за руководство программой по ремням безопасности и чтобы оно имело возможность координировать работу всех участвующих секторов.

Создание эффективной рабочей группы – второй этап процесса разработки и осуществления программы (см. рис. 3.1), и в этом разделе даются рекомендации по поводу того, каких заинтересованных сторон привлекать и какую роль должна играть группа.

Рис. 3.1 Этап 2: создание рабочей группы**Глава 3**

- Создание под руководством компетентного органа по безопасности дорожного движения
- Привлечение ключевых заинтересованных сторон на основе анализа заинтересованных сторон
- Мобилизация необходимой поддержки, координация разработки и осуществления национальной или местной программы и плана действий по ее осуществлению

3.1.1 Членский состав

Общая оценка положения в стране (Глава 2) включает шаги по проведению анализа заинтересованных сторон. Она должна показать, к кому лучше всего обращаться, в государственных органах и других организациях, с предложением принять участие в программе по ремням безопасности. В частности, она должна показать основные политические фигуры, которых следует привлечь, и наилучший способ мобилизации финансовой поддержки и содействия общественности, а также тех, кто располагает соответствующим техническим опытом.

Рабочая группа должна основываться на специальных знаниях и опыте ряда лиц, в том числе следующих:

- работники ведущего учреждения;
- представители соответствующих государственных органов, таких, как органы, ведающие вопросами транспорта и здравоохранения, полиция, органы народного образования и правоохранительные органы;
- медики и специалисты по профилактике травм;
- врачи;
- независимые исследователи;
- неправительственные организации, в том числе представляющие жертв дорожных аварий;
- члены организаций автолюбителей;
- производители ремней безопасности, удерживающих устройств для детей и автомобилей;
- инженеры и другие специалисты;
- ведущие работодатели и руководство крупных автопредприятий.

Каждый из этих партнеров заинтересован в итоге программы по ремням безопасности и каждый из них может помочь в разработке, осуществлении и оценке плана действий. Многие из этих партнеров уже будут вовлечены в работу по дорожной безопасности и поэтому, вероятно, будут знакомы по крайней мере с некоторыми вопросами, связанными с ремнями безопасности и их использованием.

В идеале рабочая группа должна также включать тех, кто мог бы быть критически настроен по отношению к программе по ремням безопасности. Необходимо понять и их позицию, чтобы разработанная программа учитывала возможные возражения и была приемлема для максимально широкого сегмента общества.

Для того чтобы многосекторальная рабочая группа работала с должной отдачей, она должна иметь четкие процедуры работы и четкий план работы, включающий возможные мероприятия по осуществлению. Важно наладить четкий контакт между членами группы. Для этого один из членов группы должен заниматься распространением информации между ними.

В силу разнообразия необходимых технических вкладов лучше всего было бы создать структуру с исполнительным комитетом и подгруппами, разрабатывающими вопросы законодательства, стандартов, обеспечения осуществления и общественной информации, как показано на рис. 3.2.

Рис. 3.2 Пример организационной структуры рабочей группы и возможных задач



3.1.2 Определение роли членов рабочей группы

Некоторые функции будут характерны для всех хорошо организованных программ по ремням безопасности. В их числе – развертывание программы, т.е. ее разработка и начало осуществления, непосредственное выполнение, координация и информационно-пропагандистская работа. Те, на кого конкретно возложены эти функции, специально рассмотрены здесь в силу их особой роли. В некоторых случаях один человек или один орган могут выполнять сразу несколько функций.

Инициатор

Человек или организация, по инициативе которых появилась программа, не должны привлекаться на тех же началах, что и другие участники. Однако инициатор должен вписываться в деятельность по программе, чтобы ее реализация продвигалась вперед координированным образом. Энтузиазм инициатора должен быть задействован в интересах программы.

Исполнители

Исполнители несут техническую ответственность за осуществление различных аспектов программы. Часто это работники ведущего или привлеченных вспомогательных учреждений, таких, как министерство транспорта, управление по правовым вопросам и органы внутренних дел. Им должна быть предоставлена возможность принимать в этой работе самое активное участие, и их основную рабочую нагрузку следует соответственно скорректировать. Здесь также может потребоваться обучение и выделение других ресурсов.

Исполнители должны быть готовы принять содействие других участников программы.

Координатор

Координатор несет общую ответственность за осуществление программы, и его роль определяет ее успех. Координатор, действующий как на возмездной, так и на добровольной основе, должен иметь четко очерченный круг обязанностей. В их числе – общее руководство деятельностью рабочих групп, контроль за ходом работы и обеспечение того, чтобы все участники, включая инициатора и исполнителей, должным образом информировались о нем. Координатор должен иметь все полномочия по выполнению этих функций, а также ресурсы и поддержку, необходимые для решения этих задач. Поэтому эту роль лучше всего поручить тому, чья работа уже включает часть этих функций. Это может быть старший специалист министерства транспорта, руководитель автоинспекции или ответственный сотрудник министерства здравоохранения.

Пропагандист(ы)

Пропагандист предпринимает усилия по разъяснению вопросов использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Это обычно один человек или несколько влиятельных людей, умеющих общаться с людьми и пользующихся известностью и авторитетом. Пропагандист и координатор могут иметь несколько общих черт и задач, и в некоторых случаях это может быть один и тот же человек. Обычно хорошими пропагандистами использования ремней безопасности становятся известные люди, пострадавшие из-за того, что они не были пристегнуты, или же выжившие благодаря ремням безопасности.

3.2 Составление и пропаганда плана действий

Прежде чем приступить к осуществлению комплексной программы по ремням безопасности, необходимо составить план, показывающий, какие меры и ресурсы необходимы для достижения целей программы. Этот план должен подкрепляться данными, описанными в Главе 2. План действий может быть составлен на национальном, региональном или даже городском уровне.

Составление плана действий – это третий этап процесса разработки программы. Основные его шаги показаны на рис. 3.3 и в свою очередь описаны в остальной части этого раздела. Более подробное рассмотрение составления плана действий для национальной политики содержится в публикации *“Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners” (1)*.

Рис. 3.3 Этап 3: составление программы и плана действий

Глава 3

- Установление целей
- Постановка задач
- Определение показателей
- Выбор мероприятий
- Оценка ресурсов
- Определение сроков
- Создание системы контроля/оценки
- Использование результатов оценки для создания следующей программы для обеспечения устойчивости возросшего показателя использования ремней безопасности

3.2.1 Определение целей программы

Любая программа использования ремней безопасности должна содержать конкретные, измеримые, достижимые и реалистичные цели. Такие цели разрабатываются путем изучения данных, собранных в ходе оценки ситуации. Эта информация должна быть проанализирована рабочей группой для выявления проблем, которые должны решаться в ходе программы. В частности, группе следует определить, на каком виде транспортных средств и на какой категории водителей и пассажиров ей необходимо сосредоточить внимание, например водителей и пассажиров на передних сиденьях, задних пассажиров или детей.

Оценивая возможные решения проблем, рабочей группе следует следовать системному подходу, т.е. рассматривать систему в целом и определять возможность принятия мер (2). Таким образом, решения, вероятно, будут включать меры, затрагивающие пользователей, такие, как информирование, а также обеспечение осуществления законов и других нормативных актов, конструкция, стандарты и установка ремней безопасности, и все они будут осуществляться в сочетании друг с другом в данный период времени.

В общем плане цели будут включать один или несколько из следующих элементов:

- расширение знаний и информированности по вопросам безопасности дорожного движения, в частности использования ремней безопасности;
- обеспечение того, чтобы все новые механические транспортные средства серийно комплектовались ремнями безопасности;
- повышение показателя использования ремней безопасности;
- повышение качества установленных ремней безопасности;
- снижение травматизма и смертности в результате автомобильных аварий, прежде всего среди водителей и пассажиров.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Целевой показатель программы использования ремней безопасности в Малайзии

Малайзия включила повышение показателя использования ремней безопасности задними пассажирами в свой национальный план безопасности дорожного движения на период 2006–2010 годов. Программа была начата в 2007 году, когда были проведены мероприятия по повышению информирования общественности о важности использования ремней безопасности на задних сиденьях. После этого в июне 2008 года была начата

крупная кампания в различных средствах массовой информации, продолжавшаяся шесть месяцев. 1 января 2009 года вступают в силу новые правила. Малазийским институтом дорожной безопасности были подготовлены показатели ожидаемых достижений, включая оценки охвата и снижения смертности, которые представлены ниже. Они будут контролироваться до конца 2010 года.

Программа	Охват кампании в %				Потенциальное снижение %	Число смертей в год	Ожидаемое уменьшение смертности			
	2007	2008	2009	2010			2007	2008	2009	2010
Использование задних ремней безопасности	20	40	60	80	30	350	21	42	63	84

3.2.2 Постановка задач

После того как эти общие цели определены, их следует конкретизировать, чтобы программа имела четкую нацеленность на результаты. Например, цель повышения показателя использования ремней безопасности могла бы быть поставлена как “повышение коэффициента использования ремней безопасности на определенную величину за данный период времени”. Обычно лучше ставить поддающиеся количественной оценке ограниченные по времени цели; их можно выражать в количественном виде как **задачи**, например процент снижения (или повышения), достигаемый к определенному сроку, как проиллюстрировано на примере Малайзии (см. конкретный пример).

Постановка задач обычно повышает реалистичность программ дорожного движения, позволяет лучше использовать государственные средства и другие ресурсы, а также повышает доверие к тем, кто осуществляет программы (3, 4).

Разработка задач потребует использования данных о столкновениях и травмах и других соответствующих базовых данных для установления **количественных параметров**. Например, данное мероприятие может быть нацелено на достижение 50-процентного увеличения коэффициента использования ремней безопасности за определенный период времени. Опыт других инициатив в области дорожной безопасности говорит о том, что задачи должны быть как масштабными, так и долгосрочными (5). Более длительный срок осуществления позволяет также осуществлять программы поэтапно.

Постановка задач сначала будет более сложна из-за того, что не имеется предыдущего тренда для моделирования на будущее. Однако много можно почерпнуть из опыта других стран и исследований по оценке.

В таблице 3.1 представлено несколько примеров целей и возможных задач. Конкретные изменения и сроки не указаны, но при планировании реальной программы будут нужны.

Таблица 3.1 Примеры целей и возможных задач программы по ремням безопасности

Цель программы	Примеры конкретных задач
Повышение информированности водителей и пассажиров в вопросах использования ремней безопасности	• % повышения информированности о законах и санкциях • % повышения информированности о плюсах использования ремней безопасности • % повышения осведомленности об ужесточении полицейского контроля
Более широкое оснащение серийными ремнями безопасности для водителей и пассажиров	• утверждение национальных стандартов/нормативных актов о ремнях безопасности (для легковых и грузовых автомобилей и автобусов) • % повышения числа транспортных средств, серийно укомплектованных ремнями безопасности (на передних и задних сиденьях, в грузовых автомобилях и автобусах)
Увеличение показателей использования ремней безопасности	• Принятие законодательства об использовании и санкциях • % повышения использования ремней безопасности (на передних и задних сиденьях, для детей, в грузовых автомобилях и автобусах) • % снижения числа зарегистрированных случаев нарушения правил использования ремней безопасности (только после того, как меры по соблюдению правил дали существенный результат)
Снижение числа случаев гибели водителей и пассажиров транспортных средств	• % снижения числа случаев гибели водителей • % снижения числа случаев гибели пассажиров на передних сиденьях легковых автомобилей • % снижения числа случаев гибели пассажиров на задних сиденьях легковых автомобилей • % снижения числа случаев гибели пассажиров-детей • % снижения числа случаев гибели водителей грузовиков • % снижения числа случаев гибели непристегнутых людей в автомобилях

3.2.3 Выбор показателей результативности

В предыдущем разделе пояснялась важность установления выражаемых в количественном виде задач. В этом разделе показаны примеры ряда показателей результативности, которые могут использоваться как в качестве основы для задач – целевых показателей, так и для оценки хода реализации программы.

Можно привести следующие типичные примеры показателей результативности программ по ремням безопасности:

- % транспортных средств, оснащенных ремнями безопасности
- масштабы осведомленности в вопросах использования ремней безопасности

- степень соблюдения правил об использовании ремней безопасности
- число получивших травмы или погибших людей в автомобилях.

Их можно детализировать для выполнения требований программы, например:

- коэффициент использования ремней безопасности, рассчитанный отдельно для водителей и пассажиров и для людей на передних и задних сиденьях (например, как доля общего числа людей в автомобилях каждой категории)
- снижение числа нарушений правил установки ремней безопасности по данным протоколов автоинспекции.

Показатели результативности могут также включать более широкий набор промежуточных результатов, таких, как масштабы полицейского контроля за соблюдением законов об использовании ремней безопасности, определяемые по числу выписанных штрафов.

Показатели результативности могут также быть связаны с результатами проектов, например:

- периодичность проведения информационных кампаний для общественности
- количество автоинспекторов, обученных контролю за соблюдением правил использования ремней безопасности
- число организаций, принимающих правила использования ремней безопасности своими работниками.

При выборе показателей результативности важно отбирать те из них, которые лучше всего позволяют измерять степень достижения целей. Часто это означает дополнительные усилия по сбору данных, и это должно быть отражено в программе. Для того чтобы показать изменения и улучшения в результате программы, эти данные должны сопоставляться с базовыми данными и учитывать другие факторы, которые могли сказаться на достижении целей программы. Применительно к данным о травматизме и смертности важно, чтобы показатель учитывал специфику целевой группы водителей и пассажиров и чтобы были проведены сопоставления с общими тенденциями.

По каждому показателю обычно необходимо задавать конкретный количественно определяемый целевой параметр, хотя показатели результативности могут быть связаны просто с завершением крупного этапа работы, например принятием законодательства к конкретной дате (см. таблицу 3.1).

3.2.4 Определение направлений работы

После установления целей, задач и показателей рабочая группа должна составить конкретный план работы. В таблице 3.2 представлено резюме ряда элементов, которые могут быть включены в программу по ремням безопасности. Чтобы помочь в установлении приоритетности основных видов деятельности в ходе планирования, в этой таблице представлены простые показатели их относительной эффективности, сложности осуществления,

Таблица 3.2 Возможные элементы программы с указанием их приоритетности для стран, осуществляющих программу по ремням безопасности

Элемент	Описание	Исследования	Эффективность	Сложность осуществления	Издержки осуществления	Раздел руководства
Оценка данных о дорожной безопасности/столкновениях	Анализ ситуации или необходимых действий крайне важен для планирования программы и того, чтобы убедить руководство в необходимости принятия мер и выделения ресурсов.	Да	Высокая	Низкая	Низкие	2.1, 2.2, 2.3
Законы о ремнях безопасности и детских удерживающих системах	Общая цель законов о ремнях безопасности – достижение неукоснительного использования ремней безопасности. Касаясь ремней безопасности в законодательстве необходимо решить следующие вопросы: • установка ремней безопасности по категориям транспортных средств и их инспекция; • использование ремней безопасности по категориям транспортных средств и группе водителей пассажиров, а также при перевозке детей; • санкции за несоблюдение (должны быть достаточно серьезными для того, чтобы препятствовать несоблюдению).	Да	Высокая если она подкрепляется строгим контролем	Низкая если имеется политическая воля	Низкие	4.2
Стандарты на системы ремней безопасности и их установку	Как показывают факты, не меньше половины транспортных средств в странах с низким доходом могут не иметь исправных ремней безопасности (6); поэтому крайне важно ввести надлежащие стандарты на ремни безопасности и порядок их установки	Да для улучшенных спецификаций	Высокая при контроле соблюдения	Низкая	Низкие	4.3
Строгий контроль за соблюдением законов о ремнях безопасности	Наиболее эффективный способ контроля – активный, заметный и продуманный метод контроля в местах и в периоды времени, обеспечивающие максимально высокую отдачу и отвечающие требованиям безопасности в случае остановки автомобилей для инспекции. Активным программам контроля должны предшествовать информационно-пропагандистские программы, возможно, с этапом предупреждений до вынесения наказаний. Наказания должны назначаться быстро и единообразно без всяких исключений и могут быть включены в систему штрафных баллов.	Да	Высокая	Низкая с самого начала требует активной поддержки общественностью	Средние	4.4
Информационные кампании	Общественная информация – важнейший элемент подготовки общества к кампаниям по контролю, прежде всего в случае вновь принятых законов об использовании ремней безопасности. Сами по себе информационные кампании будут иметь ограниченное воздействие на использование ремней безопасности и их следует подкреплять действенной стратегией контроля.	Да	Высокая в сочетании с законодательством и контролем	Средняя	Высокие	4.6

Продолжение следует...

Продолжено с предыдущей страницы						
Элемент	Описание	Исследования	Эффективность	Сложность осуществления	Издержки осуществления	Раздел руководства
Высокий приоритет	Обучение и профессиональная подготовка	Обычно программы нацелены на школьников, родителей и водителей-учеников. Как и в случае программ информации, их необходимо сочетать с мерами контроля, чтобы они имели достаточную отдачу, а также могли быть эффективными в сочетании с системами пропаганды детских удерживающих устройств.	Да	Высокая в сочетании с законодательством и контролем	Средняя – высокие	4.7.2
	Контроль и оценка	Контроль и оценка имеют решающее значение для определения того, дает ли программа или деятельность намеченные результаты, для содействия уточнению осуществления программы и для представления фактов, необходимых для дальнейшей поддержки программы.	Да	Высокая	Средние – высокие	5.1.5.2, 5.3
	Программы тестирования и сертификации ремней безопасности	Процесс тестирования и сертификации используется для обеспечения соблюдения стандартов на ремни безопасности. Для обеспечения единообразия рекомендуется метод утверждения категории, а не самостоятельная сертификация, и тестирование должно проводиться независимым центром, обладающим должным образом обученными специалистами.	Нет	Средняя	Средние	4.3.3
Средний приоритет	Системы инспекции транспортных средств и эксплуатации ремней безопасности	Важно, чтобы состояние ремней безопасности регулярно проверялось и чтобы они содержались в исправном состоянии, прежде всего в странах с более старым парком автомобилей и высокой долей подержанных иномарок. Такие проверки осуществимы и эффективны только там, где уже имеется работоспособная система технической инспекции транспортных средств, или ее создание планируется.	Нет	Средняя для стран с более старым парком, предполагающих системной инспекции транспортных средств	Низкая если системы инспекции существуют, в противном случае – высокие	4.3.4
	Системы страхования	Автомобильные страховки могут содействовать использованию ремней, если они включают условия об уменьшении суммы личной компенсации в случае столкновения, если пострадавший был непристегнут. Страховые компании могут также способствовать использованию ремней безопасности, поддерживая информационные кампании и образовательные программы.	Нет	Средняя	Низкие	4.7.1
	Программы работодателей	Работодатели могут повысить использование ремней безопасности при поездках сотрудников по работе, а также на работу и с работы, обеспечив оснащение автопарка ремнями безопасности, проверку соблюдения требования использования ремней безопасности и информирование персонала. Такой подход особенно важен в странах, где законодательство и меры контроля еще не осуществляются в широких масштабах. Надо, чтобы пример здесь показывали работодатели государственного сектора.	Нет	Средняя	Низкие установка ремней безопасности может быть связана со средними издержками в случае необходимости доукомплектования	4.7.1

издержек и наличия результатов исследований, демонстрирующих эффективность принимаемых мер. В ней указаны также соответствующие разделы руководства (в основном, раздел 4), где содержится более подробная информация о разработке и осуществлении этих элементов.

3.2.5 Определение сроков и этапов программы

Программа действий по расширению использования ремней безопасности будет включать как подготовительные шаги, связанные с законодательством, стандартами и конструкцией, так и шаги по развертыванию деятельности, которые обеспечивают соблюдение законов и других нормативных актов с помощью мер стимулирования и санкций. В ходе планирования проекта необходимо рассматривать сроки каждого шага.

Важна последовательность действий; некоторые основные рекомендации показаны во вставке 3.1.

ВСТАВКА 3.1: Последовательность действий в программе по ремням безопасности

1. Начать с законодательства об установке ремней безопасности – до того как заниматься использованием ремней безопасности.
2. Как можно скорее начать процесс принятия стандартов (правил) по ремням безопасности, но не допускать того, чтобы он сдерживал процесс принятия законодательства.
3. Постоянно информировать общественность о новом законодательстве или правоохранительной практике до изменения правоохранительной практики.
4. Усилия по осуществлению информационно-пропагандистской деятельности совместно с правоохранительной практикой в качестве комплексного подхода гораздо более эффективны, чем любые из этих действий вне связи с другими.
5. Рассмотреть возможность поэтапного подхода в долгосрочной программе, например, начать с легковых автомобилей, занявшись затем автобусами и грузовыми автомобилями.

В долгосрочной программе следует предусмотреть поэтапный подход. В частности это связано с законодательством, когда страны хотят заняться вопросом использования ремней безопасности на передних сиденьях, а затем на задних сиденьях, использования детских удерживающих устройств, а затем и ремней в автобусах и грузовых автомобилях. Вопрос о поэтапности законодательства рассмотрен более подробно в разделе 4.2.6.

Сроки будут зависеть от согласованной деятельности. Например, если должно быть разработано и введено в силу законодательство, то может быть принято решение ввести новый закон в действие поэтапно в разных областях (см. раздел 4.4.2). Однако, разумеется, на раннем этапе процесса планирования необходимо согласовать общие сроки, поскольку от этого может зависеть наличие ресурсов.

ОКОНЧЕТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР: График кампании по пропаганде использования ремней безопасности (обеспечение соблюдения + информирование общественности), остров Сахалин (Россия)

Рабочий пакет	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь
Официальное развертывание кампании						x			
1. Планирование и подготовка материалов									
Планирование кампании									
Подготовка радиорекламы									
Составление новых информационных материалов									
Процесс утверждения									
Выпуск информационных материалов									
Подготовка плакатов									
2. Программа привлечения СМИ									
Телепередачи									
Радиопередачи									
Реклама в печати									
Реклама в автобусах									
Рекламные щиты									
Телепортражи о семинарах, проведенных до начала кампании									
Плакаты в торговых центрах									
3. Общественные связи и информационная работа									
Распространение материалов кампании									
Семинары в университетах									
Семинары в подразделениях ГИБДД ^а									
Семинары в школах									
Церемония развертывания кампании в Корсакове									
Церемония развертывания кампании в Холмске									
Церемония развертывания кампании в Ногликах									
Брифинг для ГИБДД и СМИ									
4. Обеспечение осуществления									
Активное обеспечение осуществления ГИБДД									
5. Оценка									
Три этапа видеомониторинга									
Обследование после завершения кампании									

а. ГИБДД: Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

3.2.6 Оценка необходимых ресурсов

Для обеспечения скоординированного похода к увеличению использования ремней безопасности обязательно потребуются первоначальные и регулярные последующие вложения. Расходы потребуются на всем протяжении процесса разработки законодательства, включая процесс обсуждения.

Поэтому важно, чтобы при разработке программы были предприняты следующие шаги:

- Необходимо оценить потребности в людских ресурсах, включая подготовку кадров.
- Расходы на осуществление программы необходимо разбить по выбранным элементам и видам деятельности.
- Необходимо определить источники финансирования внутри страны и международные источники финансирования. В идеале министерствам, которые будут участвовать в осуществлении программы, следует скорректировать свои бюджеты с учетом новых направлений деятельности. В ином случае рабочая группа может попытаться привлечь финансовую поддержку доноров.

Если необходимость ресурсов не будет должным образом принята во внимание в ходе этапа планирования, то будущий успех программы может оказаться под вопросом. Поэтому важно, чтобы рабочая группа была реалистична в оценке вероятности привлечения необходимого финансирования для программы.

Подготовив детальный план деятельности по программе, рабочая группа теперь может оценить расходы на осуществление деятельности по каждому направлению и в ходе этого процесса составить бюджет, основанный на предложениях поставщиков или расходах на недавние аналогичные мероприятия.

При составлении бюджетов рекомендуются следующие шаги:

- оценка наличия средств на период осуществления проекта;
- установление приоритетов, при поэтапном, в случае необходимости, осуществлении деятельности для обеспечения того, чтобы для деятельности по приоритетным направлениям выделялись необходимые ресурсы;
- обсуждение с другими государственными ведомствами, некоммерческими организациями и частными фирмами уже осуществленных аналогичных проектов, включая расходную сторону;
- оценка вероятных административных расходов и расходов на основную деятельность в ходе программы;
- оценка расходов на мониторинг и оценку;
- планирование регулярного составления финансовых отчетов.

Крайне важно, чтобы государство приняло на себя реальную ответственность за осуществление программы и ее финансирование. В таблице 3.3 представлен

пример бюджета кампании по пропаганде использования ремней безопасности. Таблица 3.4 и конкретный пример Фиджи о сборах на дорожную безопасность дают некоторые соображения о том, как финансировать кампанию по ремням безопасности.

Таблица 3.3 Пример бюджета кампании по пропаганде использования ремней безопасности (долл. США, включая НДС)

Детализированный бюджет информационной кампании по пропаганде использования ремней безопасности для группы менее крупных городов (население 400 тыс. чел.)

№	Статья расходов	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	20 декабря ^a	Итого
1	СМИ^b							
1.1	Телевидение				5000	4700	4900	14600
1.2	Радио				2000	2000	2000	6000
1.3	Пресса, агентства новостей, Интернет				5400	5200	5500	19600
2	Общественные связи и кампания повышения информированности							
2.1	Кампания повышения информированности				14000	9000		23000
2.2	Общественные связи				5500	2500	500	8500
3	Подготовка рекламы и печатных материалов							
3.1	Подготовка рекламных материалов	2250	5250	2800	2000	1500	500	14300
3.2	Наружная реклама			4000	6950	5950	700	17600
4	Аналитическая, организационная и креативная работа	6300	9600	9350	5800	3800	3300	38150
5	Итого, 1–4	12050	14850	16150	46650	34650	17400	141750
6	Агентские отчисления							21250
7	Технические расходы^c							9250
8	Побочные и непредвиденные расходы							7751400
	Итого							180000

a Предварительные данные.

b Предполагается, что распространение информации в новостных блоках и интервью не связаны с расходами.

c Включает, например, гостиничные, оклады (четырёх штатных сотрудников), офисное оборудование/оргтехнику, транспорт, сотовую связь, суточные и авиабилеты.

Таблица 3.4 Возможные способы финансирования кампании по пропаганде использования ремней безопасности

Источник финансирования	Метод финансирования
Реинвестиции	Часть взысканных штрафов за несоблюдение правил использования ремней безопасности может быть реинвестирована в центральный фонд поддержки информирования общественности и содействия профессиональной подготовке полиции в вопросах обеспечения соблюдения законодательства. Аналогичным образом часть налога на топливо, сборов за выдачу номеров и сборов за постановку на учет может перечисляться для конкретных целей, связанных с программой по ремням безопасности. Сбор на дорожную безопасность может включаться в плату за страховку и перечисляться в централизованный фонд предотвращения столкновений. Всемирный банк рекомендует, чтобы в случае его использования применялся тариф в сумме 8% страховой платы.
Спонсорство	Корпоративные группы часто оказывают финансовую поддержку деятельности, которую они считают полезной, и они могут финансировать программу по ремням безопасности или ее конкретные составляющие. Компании, занимающиеся производством транспортных средств, или компании автострахования могут получить выгоду от спонсорства кампании пропаганды использования ремней безопасности. Заинтересованным сторонам следует изучить возможность установления каких-либо законных отношений с производителями автомобилей или ремней безопасности. Это может привести к последующему спонсорству соответствующих кампаний, однако может также открыть возможность предоставления скидок для владельцев, в частности среди менее обеспеченных групп населения, благодаря которым они могли бы позволить себе установить ремни безопасности в ранее выпущенных автомобилях, которые ремнями не комплектовались.
Организационные доноры	Учреждения помощи развитию и другие благотворительные организации – возможные источники финансирования программы по ремням безопасности. Аналогичным образом организации по безопасности дорожного движения и органы просвещения могут предоставлять финансирование или технический опыт.

**КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Примеры сборов на дорожную безопасность**

На Фиджи компании автострахования ежеквартально перечисляют добровольные финансовые пожертвования. Их сумма составляет приблизительно 10% платы за страхование автогражданской ответственности и зависит от числа заключаемых договоров страхования. Этот источник составляет 60% средств Национального совета безопасности дорожного движения.

Комиссия по дорожно-транспортным происшествиям (Виктория, Австралия) предоставляет финансирование на цели дорожной безопасности на основе как обязательного сбора, так и добровольных отчислений. Пожертвования составляли в начале 3%, а в настоящее время выросли до 10%.

Такое финансирование программ по снижению числа столкновений на дорогах и реабилитации позволило уменьшить число погибших на дорогах на 50% меньше чем за четыре года (7).

В Южной Африке используется система, в соответствии с которой плата за страхование гражданской ответственности за вред здоровью взимается при уплате специального налога на топливо. Поэтому каждый раз, когда владелец или водитель транспортного средства заправляет или использует свое транспортное средство он одновременно покупает страховку гражданской ответственности за вред здоровью. В результате несоблюдение было практически изжито (7).



Кто платит? Вложения в программы по ремням безопасности

Государство и директивные органы должны осознать, что программа по ремням безопасности требует значительных вложений, однако эти вложения могут дать существенный экономический эффект и общий выигрыш для общества в результате уменьшения медицинских расходов. Анализы затрат и результатов, дающие количественную иллюстрацию того, что финансирование программы по ремням безопасности экономически выгодно, могут быть очень полезны для мобилизации политической поддержки инициативы по ремням безопасности. Если таких исследований в данной стране не проводилось, возможно, придется основываться на данных или примерах по аналогичным странам и включить анализ затрат и результатов в оценку планируемой программы по ремням безопасности (см. главу 4).

3.2.7 Создание механизма текущего контроля

Контроль за ходом осуществления программы связан с постоянным тщательным наблюдением за всеми показателями количественной оценки для обеспечения того, чтобы программа приближалась к достижению поставленных целей. Методы оценки рассматриваются в главе 5.

Возможны разные виды такого контроля:

- **постоянный**, когда ведущее учреждение рабочей группы следит за осуществлением общей программы, выявляя возможные проблемы;
- **периодический**, когда результаты деятельности оцениваются в конце каждого этапа осуществления.

В таблице 3.5 дан пример возможных объектов контроля в ходе типичной программы по ремням безопасности, а также возможных мер в тех случаях, когда показатели говорят о том, что работа не дает нужных результатов. Важно:

- определить ресурсы для решения этой задачи: с самого начала процесса должны быть выделены людские, а также финансовые ресурсы для обеспечения того, чтобы контроль и оценка проводились в нужное время, а их результаты распространялись;
- определить механизм контроля: установление, как можно скорее, того, кто будет нести ответственность за контроль за ходом работы, какова будет периодичность отчетности и кому она должна направляться, а также как в случае необходимости может быть обеспечено принятие мер;
- создать механизм обратной связи, позволяющий регулярно корректировать программу в случае необходимости повышения ее четкости и актуальности.

Таблица 3.5 Показатели контроля и меры по исправлению недостатков

Направление деятельности	Показатели контроля	Меры, которые должны быть приняты в том случае, когда контроль показывает недостаточную отдачу деятельности
Повышение соблюдения производителями и сбытовыми агентами стандартов по ремням безопасности	• Число подготовленных специалистов по тестированию • Число проведенных тестов • Число/% случаев несоответствия	• Совершенствование информирования о стандартах • Увеличение числа подготовленных специалистов по тестированию
Расширение возможностей полиции по контролю за соблюдением правил	• Коэффициенты использования ремней безопасности • Масштабы деятельности по контролю за соблюдением правил и территория, охватываемая ею • Количество/сумма выписанных штрафов	• Увеличение численности автоинспекции и повышение приоритетности проверок использования ремней безопасности • Изменение зон и методов контроля • Совершенствование системы выписки и взыскания штрафов
Проведение кампании информирования по безопасности дорожного движения и использованию ремней безопасности	• Степень осведомленности в вопросах дорожной безопасности • Степень осведомленности о необходимости использования ремней безопасности • Степень информированности о законах о ремнях безопасности и контроле за их соблюдением • Отмеченные (или самостоятельно сообщаемые) изменения в поведении	• Корректировка целевой аудитории • Корректировка коммуникативного сообщения • Оценка способов передачи коммуникативного сообщения и их изменение в случае необходимости

3.2.8 Обеспечение устойчивости программы

Устойчивость программы по ремням безопасности необходима для обеспечения того, чтобы положительные результаты программы реализовывались и в дальнейшем. Даже в случае достижения высоких показателей соблюдения правил, некоторые группы населения вероятно будут по-прежнему сопротивляться использованию ремней безопасности. Новые поколения водителей должны знать об опасностях неиспользования ремней безопасности. Для обеспечения того, чтобы коэффициенты использования ремней безопасности не снижались, необходимы адресные информационные кампании, а также постоянный контроль за соблюдением правил.

Успешное обеспечение устойчивости программы также требует оценки составляющих программы для определения того, что дало результат, а что – нет (см. главу 5). Результаты этой оценки должны учитываться при подготовке и осуществлении дальнейшей работы.

Важно также признавать успехи, поздравляя участников соответствующих групп и широко освещая их работу в СМИ.

Резюме

Для контроля за подготовкой программы по пропаганде использования ремней безопасности следует создать рабочую группу. Эта рабочая группа в составе членов различной специальности будет давать свое мнение по всем вопросам программы и обеспечивать необходимую координацию ее различных направлений деятельности. Эта группа должна иметь полномочия на осуществление программы.

После создания рабочей группы результаты анализа ситуации могут быть использованы для планирования программы. После этого можно определить направления деятельности в областях законодательства, правоохранения и просвещения. По каждому направлению деятельности следует определить цели и задачи программы.

Необходимо обеспечить финансирование программы, чтобы она могла должным образом осуществляться. Крайне важен контроль за выполнением программы на ее различных этапах для выявления недостатков и их исправления. Наконец, необходимо провести итоговую оценку, чтобы определить, была ли программа результативной. На этой основе можно создавать новые программы, развивая воздействие первоначальной программы.

В таблице 3.6 резюмируются основные шаги по планированию и осуществлению программы по ремням безопасности.

Таблица 3.6 Основные шаги по планированию и осуществлению программы по ремням безопасности

Направление деятельности	Шаги по планированию и осуществлению программы по ремням безопасности
Создание рабочей группы	• Обеспечение представленности всех заинтересованных сторон • Определение роли членов • Привлечение и обеспечение поддержки от основных заинтересованных сторон
Составление плана работы	• Определение целей • Постановка задач • Определение мероприятий, необходимых для достижения целей • Определение показателей результативности работы • Оценка необходимых ресурсов • Определение порядка контроля и оценки программы
Обеспечение устойчивости программы по ремням безопасности	• Планирование финансирования как минимум на пятилетний и даже на более длительный срок для обеспечения устойчивости программы. • Использование результатов контроля и оценки в качестве основы наращивания усилий и планирования следующего этапа деятельности.

Ссылки

1. Schopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Geneva, World Health Organization, 2006.
2. Педен М. и др. “Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма”. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2004 г.
3. *Targeted road safety programmes*. Paris, Organisation for Economic Co-operation and Development, 1994.
4. Elvik R. Quantified road safety targets: a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*, 1993, 25:569–583.
5. Elvik R. *Quantified road safety targets: an assessment of evaluation methodology*. Report 539. Oslo, Institute of Transport Economics, 2001.
6. *Primary enforcement saves lives: the case for upgrading secondary safety belt laws*. National Highway Traffic Safety Administration, 2006 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/PrimaryEnforcement/index.htm>, accessed 16 April 2008).
7. Aeron-Thomas A. *The role of the motor insurance industry in preventing and compensating road casualties*. Crowthorne, United Kingdom, TRL Ltd, 2002.

4

**Разработка и реализация
мероприятий**

4.1 Расширение использования: комплексный подход	93	4.4.6 Преодоление препятствий для правоприменения	126
4.2 Законодательство и наказания	94	4.4.7 Резюме раздела: расширение использования ремней безопасности посредством правоприменения	128
4.2.1 Разработка законов об установке и использовании ремней безопасности	95	4.5 Расширение использования: добровольные меры	129
4.2.2 Определение юридических обязанностей	98	4.6 Расширение использования: рекламные кампании	130
4.2.3 Исключения	98	4.6.1 Цели кампании	132
4.2.4 Наказания за нарушения	100	4.6.2 Создание коммуникативных сообщений кампании	135
4.2.5 Разработка и осуществление законодательства	101	4.6.3 Донесение информации до целевой аудитории	136
4.2.6 Осуществление по этапам	103	4.6.4 Творческие концепты	137
4.2.7 Резюме раздела: контрольный перечень по законодательству о ремнях безопасности	105	4.6.5 Выбор агентства для проведения кампании	141
4.3 Стандарты на ремни безопасности и оборудование	106	4.6.6 Работа со СМИ	142
4.3.1 Принятие стандарта или предписания	107	4.6.7 Этапы кампании по отношению к законодательству о ремнях безопасности	142
4.3.2 Типы стандартов или предписаний и их содержание	109	4.6.8 Оценка кампании	147
4.3.3 Испытания и сертификация	111	4.7 Расширение использования: другие добровольные меры	148
4.3.4 Технический осмотр транспортных средств и обслуживание ремней безопасности	113	4.7.1 Способы регулирования и стимулирования работодателями	148
4.3.5 Ретроспективная установка	114	4.7.2 Просвещение и подготовка	149
4.3.6 Заводские системы напоминания	116	4.7.3 Схемы страхования и общественного стимулирования	154
4.3.7 Резюме раздела: контрольный перечень по разработке стандарта на ремни безопасности или их регулировку	117	4.8 Как обеспечить надлежащее реагирование после аварии	155
4.4 Расширение использования: правоприменение	119	4.8.1 Ремни безопасности и телесные повреждения	157
4.4.1 Предпосылки	120	4.8.2 Освобождение от ремня безопасности	157
4.4.2 Правоприменительная стратегия	120	Резюме	160
4.4.3 Методы правоприменения	124	Ссылки	163
4.4.4 Подготовка инспекторов	125		
4.4.5 Оформление нарушений	126		

В ГЛАВЕ 3 была представлена информация об этапе 3 – о том, как разрабатывать программу и план действий. В частности, в ней содержались рекомендации о выборе первоочередных действий и кратко характеризовались мероприятия, имеющие высокую и среднюю степень приоритетности, наряду с указанием их относительной эффективности, простоты реализации и стоимости (см. Таблицу 3.2).

Глава 4 переносит нас на этап 4 (см. Рис. 4.1) и содержит указания по поводу того, как разрабатывать и осуществлять каждое из ключевых мероприятий программы, преследующей цель расширения использования ремней безопасности.

Рис. 4.1 Этап 4: разработка и осуществление отдельных видов деятельности

Этап 4

- Законодательство и санкции
- Стандарты и оборудование
- Правоприменение
- Пропагандистские кампании
- Добровольные подходы
- Меры после аварии

В этой главе подчеркивается необходимость комплексного подхода, объединяющего меры, которые хорошо друг с другом сочетаются. В ней также рассказывается о содержании каждого вида деятельности и его структуре, как это показано в Таблице 4.1.

Хотя рекомендации в настоящей главе касаются мероприятий в отношении ремней безопасности, все в ней сказанное также применимо к программам, направленным на расширение использования детских удерживающих устройств. Конкретные вопросы, затрагивающие детские удерживающие устройства, тоже освещаются, но в остальных случаях во избежание повторов речь ведется только о ремнях безопасности.

Таблица 4.1 Сводная таблица ключевых направлений деятельности и мероприятий для включения в программу по ремням безопасности

Ключевые направления деятельности	Рекомендации в отношении:	Раздел
Законодательство и наказания	• Разработка законов об установке и использовании • Определение юридических обязанностей • Исключения • Наказания за нарушения • Введение и осуществление законодательства • Осуществление по этапам	4.2
Стандарты и оборудование	• Принятие стандарта • Типы стандартов • Испытания и сертификация • Технический осмотр транспортных средств и обслуживание ремней безопасности • Ретроспективная установка • Заводские системы напоминания	4.3
Расширение использования: правоприменение	• Предпосылки • Стратегия правоприменения • Методы правоприменения • Подготовка инспекторов • Оформление нарушений • Препятствия для правоприменения	4.4
Расширение использования: добровольные подходы	• Пропагандистские кампании, включая: – цели кампании – создание коммуникативных сообщений кампании – выход на целевую аудиторию – творческие концепты – выбор агентства для кампании – работу со СМИ – этапы кампании по отношению к законодательству о ремнях безопасности – проведение кампании и ее оценка	4.5, 4.6
	• Другие добровольные подходы, включая – регламентацию и стимулирование со стороны работодателей – просвещение и подготовку – схемы страхования и общественного поощрения	4.7
Меры после аварии	• Спасение людей и оказание первой помощи	4.8

4.1 Расширение использования: комплексный подход

Когда ремни безопасности в автомобиле уже установлены, следующая задача – добиться, чтобы находящиеся в нем люди ими пользовались.

Решение задачи расширения использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств требует комплексного подхода, охватывающего целый ряд секторов и дисциплин (см. Рис. 4.2). Самым мощным по воздействию является правоприменение, но для того чтобы оно было эффективным, к нему следует прибегать уже после того, как общественность будет проинформирована о ремнях безопасности и требованиях закона.

Просвещение, подготовка и пропаганда призваны мобилизовать достаточное общественное и политическое признание закона и предлагаемых мер по линии правоприменения. Следует также учитывать, что сами по себе просвещение и пропаганда, если они не будут подкрепляться правоприменением, принесут лишь ограниченные результаты; например, рекламно-информационные акции в Соединенном Королевстве, проводившиеся в период 1970–1982 гг., позволили довести коэффициент использования ремней безопасности до 40%, но не более (1). Самые эффективные программы повышения безопасности дорожного движения – это те, которые позволяют добиться изменений в поведении людей. Повышение осведомленности и улучшение отношения, конечно, также имеют важное значение, но о фактическом спасении жизней можно говорить только тогда, когда люди выберут для себя рекомендованную модель поведения (2).

Существуют и другие добровольные меры, которые могут приносить определенные результаты, включая нормативные и поощрительные схемы, используемые работодателями, а также системы общественного стимулирования. Хотя напрямую они государству неподвластны, их также следует поощрять в контексте партнерского подхода к безопасности дорожного движения.



Принятие комплексной программы мероприятий

В целом рекомендуется осуществлять комплексную программу мероприятий, в ходе которой на начальном этапе реализации многосекторальных программ больше внимания уделяется добровольным методам, а затем упор в растущей степени переносится на правоприменение для достижения высокого уровня законопослушности.

Рис. 4.2 Комплексный подход к расширению использования ремней безопасности

4.2 Законодательство и наказания

Главная цель закона – сделать использование ремней безопасности всеобщим. Ее можно добиться посредством адресного и адекватного законодательства об установке и использовании ремней безопасности, исполнение которого последовательно контролируется и которое положительно воспринимается населением. Для успеха необходимы все эти три составляющие, но самая первая задача, конечно же, заключается в разработке и введении в действие надлежащего законодательства.

Впрочем, процесс разработки закона поможет решить и другие вопросы, например, как следует обеспечивать приведение этого закона в исполнение на практике. Кроме того, этот процесс должен быть направлен на укрепление консенсуса в обществе по поводу необходимости закона о ремнях безопасности.

ВСТАВКА 4.1: Основное законодательство о ремнях безопасности

В случае ремней безопасности законодательство должно охватывать следующие три основных вопроса:

- оснащение ремней безопасности по типам транспортных средств и их инспектирование
- использование ремней безопасности по типам транспортных средств, расположению пассажира в салоне, их использование детьми
- наказания за нарушения.

4.2.1 Разработка законов об установке и использовании ремней безопасности

В большинстве случаев для законодательной регламентации установки и использования ремней безопасности потребуется добавить соответствующее положение в уже действующий закон, например в закон о правилах дорожного движения или механических транспортных средствах. Однако может потребоваться и принятие совершенно нового законодательного акта.

Оценка действующего законодательства (Глава 2) должна была помочь нам выявить пробелы и узкие места, а также первоочередные улучшения, которые потребуются. Скорее всего, такими улучшениями будут:

- разработка и принятие нового законодательства;
- расширение сферы действия существующего закона, например путем включения в него таких дополнительных категорий лиц, как пассажиры на задних сиденьях;
- более четкое определение мер, которые требуются на основании действующего закона, и ответственных за это лиц;
- ужесточение наказаний за несоблюдение;
- расширение правоприменительных полномочий.

Чтобы помочь в проведении оценки и в разработке законодательства, во Вставках 4.2 и 4.3 приведены выдержки из законов ряда стран об установке ремней безопасности, использовании ремней безопасности для взрослых и использовании детских удерживающих устройств. В Приложении 3 приводится пример типового закона о ремнях безопасности.

ВСТАВКА 4.2: Примеры положений законов об установке ремней безопасности**ИНДИЯ****Текст:**

33а/125: Ремень безопасности, складывающаяся рулевая колонка, автоматический корректор света фар и мягкая обивка панели приборов:

1) Спустя год после вступления в силу Единых правил эксплуатации автотранспортных средств 1993 года с внесенными в них поправками, изготовители всех механических транспортных средств, исключая мотоциклы и трехколесный транспорт с объемом двигателя не более 500 куб. см., обязаны оснастить каждое такое транспортное средство ремнями безопасности для водителя и пассажира, занимающего переднее сиденье.

34/1-А: Изготовители всех механических транспортных средств категории М-1 обязаны оснастить каждое такое транспортное средство ремнями безопасности для пассажира, занимающего заднее сиденье, обращенное вперед по направлению движения:

при условии, что спецификации комплектов ремней безопасности и мест их крепления в транспортных средствах должны соответствовать

спецификациям AIS 005–2000 и AIS 015–2000, соответственно, с вносимыми в них периодически поправками, до момента извещения о вступлении в силу соответствующих спецификаций Индийского управления по стандартам;

при условии также, что с 1 октября 2002 года включительно спецификации комплектов ремней безопасности и мест их крепления в транспортных средствах должны соответствовать спецификациям AIS 005–2000 и AIS 015–2000, соответственно.

37/125-А: Ремень безопасности и т.д. для строительных транспортных средств:

Спустя год после вступления в силу Единых правил эксплуатации автотранспортных средств 1993 года с внесенными в них поправками, изготовители всех строительных транспортных средств, за исключением сельскохозяйственных тракторов, обязаны оснастить каждое транспортное средство ремнями безопасности для водителя и лица, занимающего переднее сиденье, а также зеркалом заднего вида.

Источник: Central Motor Vehicles Rules, 1989, as amended by Central Motor Vehicles (First Amendment) Rules, 2003.

КЕНИЯ**Текст:**

Запрещается использование или движение по дороге механических транспортных средства, если они не оснащены ремнями безопасности следующим образом:

1) Ремнем безопасности для каждого сиденья в транспортном средстве, а если в нем предусмотрено, что два или более человек могут сидеть в ряд на многоместном неразделенном сидении или на отдельных сиденьях, то ремнем безопасности

для пассажиров, не сидящих по бокам транспортного средства, может быть только поясной ремень.

2) Владелец любых транспортных средств, которые используются или двигаются по дороге в нарушение параграфа 1, считается виновным в нарушении и наказывается штрафом в размере одной тысячи шиллингов за каждое сиденье, не оснащенное ремнями безопасности или оснащенное ремнями, которые не соответствуют надлежащему стандарту или спецификации.

Источник: Laws of Kenya: The Traffic Act, Chapter 403, Section 119, Rule 22A (1) – Seat-belts.

ВСТАВКА 4.3: Примеры положений законов об использовании ремней безопасности

АВСТРАЛИЯ

Текст:

Правило 264: Использование ремней водителями

1) Водитель транспортного средства, которое движется или стоит, не будучи при этом припарковано, обязан соблюдать это правило, если сиденье водителя оснащено ремнем безопасности.

2) Водитель обязан использовать надлежащим образом подогнанный и пристегнутый ремень, за исключением случаев, когда водитель:

- а) движется задним ходом; или
- б) освобождается от использования ремня в соответствии с правилом 267.

Правило 265: Использование ремней безопасности пассажирами в возрасте 16 лет или старше:

1) Пассажир, находящийся в или на транспортном средстве, которое движется или стоит, не будучи при этом припарковано, обязан соблюдать это правило, если пассажиру 16 лет или больше.

2) Пассажир обязан занимать сиденье, оснащенное ремнем безопасности, если:

- а) в салоне имеется сиденье, оснащенное ремнем безопасности, которое еще не занято другим

пассажиром, который не освобожден от использования ремня безопасности; и

- б) пассажир не освобождается от использования ремня в соответствии с правилом 267.

3) Если пассажир занимает сиденье, оснащенное ремнем безопасности, он обязан использовать надлежащим образом подогнанный и пристегнутый ремень, если только пассажир не освобожден от использования ремня безопасности на основании правила 267.

4) Если в автотранспортном средстве имеется два ряда сидений или более, пассажир не имеет права занимать сиденье переднего ряда, за исключением случаев, когда:

- а) пассажир занимает сиденье, оснащенное ремнем безопасности; или
- б) на других рядах для этого пассажира нет места; или
- с) пассажиру разрешается занимать сиденье переднего ряда на основании другого закона данной юрисдикции.

Источник: Australian Road Rules 1999; Part 16, Rules for persons travelling in or on vehicles.

КЕНИЯ

Текст:

3) Никто не может находиться в движущемся по дороге механическом транспортном средстве и занимать в нем сиденье, оснащенное ремнем безопасности в соответствии с настоящим правилом, не будучи пристегнутым ремнем безопасности.

5) Кондуктор транспортного средства общественного пользования, а при отсутствии кондуктора, водитель этого транспортного средства отвечает за содержание ремней безопасности в чистоте, сухости и исправности.

Источник: Laws of Kenya: The Traffic Act, Chapter 403, Section 119, Rule 22A (1) – Seat-belts.

ВЬЕТНАМ

Текст:

Если механические транспортные средства оснащены ремнями безопасности, водитель и пассажир на переднем сидении обязаны быть пристегнутыми ремнями безопасности.

Источник: Article 9 – General provisions; Chapter II – Rules for road traffic; Road Traffic Safety Law No. 26/2001/QH10, passed by the National Assembly in Session 9, 10th Congress, 22 May to 29 June 2001.

4.2.2 Определение юридических обязанностей

В законодательстве должно быть четко прописано, на кого возлагается ответственность за соблюдение закона:

- В отношении установки ремней безопасности таким субъектом обычно является изготовитель, а иногда – владелец транспортного средства (см. Вставку 4.2).
- В отношении детей настоятельно рекомендуется возложить ответственность за использование надлежащих удерживающих средств для детей на совершеннолетнего водителя.
- В случае транспортных средств общественного пользования ответственность обычно возлагается на совершеннолетних пассажиров. На водителя или кондуктора также могут быть возложены обязанности за содержание ремней безопасности в чистоте и порядке, как это сделано в Кении, см. Вставку 4.3.

4.2.3 Исключения

Заинтересованным сторонам необходимо изучить основания для исключений из действия закона и четко оговорить, кто и когда может освобождаться от использования ремня безопасности. Эта сфера законодательного регулирования отличается повышенной сложностью, и делать какие-либо исключения с широким охватом не рекомендуется, так как это может подорвать эффективность программы по применению ремней безопасности. Вдобавок, в случае различий в применении закона или освобождения от его действия определенных групп лиц, правоприменительный контроль за его исполнением может быть сопряжен с гораздо большими затратами времени и средств.

Несмотря на эту оговорку, ряд четко определенных исключений все же может быть целесообразным (см. Вставку 4.4), а именно:

- **Аварийно-спасательные службы.** При выезде на место аварии или выполнении других особых заданий; однако данное исключение не должно становиться обычной практикой (т.е. относиться ко всем поездкам).
- **Типы транспортных средств.** Заинтересованные стороны могут предусмотреть исключения для водителей коммерческого пассажирского транспорта, например такси, если они сочтут это оправданным.
- **Медицинские основания.** Лица, имеющие действительную справку лечащего врача о том, что по медицинским основаниям пристегиваться ремнями безопасности для них нежелательно, например, после операции на сердце. Обратите внимание на то, что беременные женщины не должны освобождаться от соблюдения закона об использовании ремней безопасности, но должны пристегиваться только трехточечным поясным и диагональным ремнем, а не просто поясным ремнем. Их также необходимо четко проинструктировать, как безопасно пристегиваться ремнем безопасности (Рис. 4.3).

ВСТАВКА 4.4: Пример исключений из закона

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

Текст:

При наличии ремней безопасности, вы обязаны быть пристегнутыми ими в автомашинах, фургонах и других грузовых автомобилях. Взрослые и дети с 14-летнего возраста обязаны надевать ремни безопасности в случае их наличия в городских автобусах, автобусах дальнего следования

и микроавтобусах. Исключения допускаются для лиц, имеющих медицинскую справку об освобождении, а также лиц, осуществляющих сбор или доставку грузов на специальном транспорте, если расстояние между двумя последовательными остановками составляет менее 50 метров (прибл. 162 футов).

Источник: Laws RTA 1988 sections 14 and 15, MV(WSB)R, MV(WSBCFS)R & MV(WSB)(A)R & (MV)(WSBCFS)(A)R.

Рис. 4.3 Трехточечный поясной и диагональный ремень безопасности обязателен для беременных женщин



“Мать и ее будущий ребенок будут в большей безопасности при аварии, если они правильно пристегнуты поясным и диагональным ремнем.”

Королевское общество по предотвращению аварий (RoSPA)

При рассмотрении исключений необходимо помнить о том, что, за исключением тех ситуаций, когда по медицинским причинам ремень безопасности может создавать дополнительную угрозу жизни человека, в остальных случаях ремни безопасности спасают людей. Кроме того, предусматриваемые законом исключения должны быть четко прописаны во избежание любой неопределенности.

4.2.4 Наказания за нарушения

Ясно, что наказания за нарушения должны восприниматься потенциальными нарушителями в качестве достаточно серьезных, чтобы это оказывало на них сдерживающее воздействие. Такие наказания должны согласовываться с наказаниями за другие нарушения дорожного законодательства, и они могут составлять часть системы штрафных пунктов, когда при превышении определенного количества таких пунктов водитель несет более серьезное наказание, например лишается водительских прав. Аналогичным образом, закон может предусматривать более серьезное наказание для злостных нарушителей. В целом для улучшения правоприменения и порядка оформления нарушений за несоблюдение закона о ремнях безопасности обычно проще всего предусмотреть фиксированный штраф.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Франция: исполнение закона о ремнях безопасности

Во Франции активизация контроля за исполнением закона привела к тому, что в 2003 г. количество штрафов за пренебрежение ремнями безопасности выросло на 15% по сравнению с 2002 г., а в июле 2003 г. также было увеличено – с одного пункта до трех – число штрафных пунктов, начисляемых на водителя за не пристегнутый ремень безопасности. В результате этих мер уровень использования

ремней безопасности на передних сиденьях вырос до 90% в городах и до 97% за пределами городов. Показатели продолжали расти, и к 2006 г. в городах этот уровень составил 94%, а за пределами городов водители и пассажиры на передних сиденьях пристегивались ремнями безопасности в 98% случаев. (3).

При разработке закона и определении наказаний важнейшее значение имеют консультации с заинтересованными сторонами. Когда новый или пересмотренный закон только вступает в силу и правоприменительные мероприятия еще только начинаются, можно предусмотреть переходный период, во время которого нарушителям вместо штрафов будут вручаться листовки с предупреждением. При помощи таких листовок автомобилисты обычно информируются об изменении законодательства и о том, что впредь за такие нарушения их будут штрафовать. Можно также предусмотреть определенные меры вместо штрафов, например обязанность посетить занятия на лицензированных учебных курсах для водителей. Во Вставке 4.5 приводятся некоторые примеры законодательства о ремнях безопасности с указанием наказаний, которые применяются к нарушителям.

ВСТАВКА 4.5: Выдержки из законов, касающиеся наказаний

КЕНИЯ

Текст:

2) Владелец любых транспортных средств, которые эксплуатируются или движутся по дороге в нарушение параграфа 1, считается виновным в нарушении правил и наказывается штрафом в размере одной тысячи шиллингов за каждое сиденье, не оснащенное ремнями безопасности или

оснащенное ремнями, которые не соответствуют надлежащему стандарту или спецификации..

4) Лицо, которое не пристегнуто ремнем безопасности, как это требуется в соответствии с параграфом 3, считается виновным в нарушении правил и наказывается штрафом в размере пяти сот шиллингов.

Источник: Laws of Kenya: The Traffic Act, Chapter 403, Section 119, Rule 22A (1) – Seat-belts.

ВЬЕТНАМ

Текст:

Водитель и пассажир на переднем сидении транспортного средства, оснащенного ремнями безопасности, если они не пристегнуты ремнями во время движения транспортного средства, подлежат наказанию в виде предупреждения или денежного штрафа в размере от 10 000 донгов до 30 000 донгов.

Источник: Article 9 – Fines applicable to drivers of automobiles and vehicles having similar structures which violate road traffic rules; Chapter II – Administrative fines applicable to violations of road traffic rules; Decree No.15/2003/ND-CP, issued by the Government prescribing administrative fines applicable to violations of road traffic rules.

4.2.5 Разработка и осуществление законодательства

Предпосылками принятия законодательства и решительных мер по контролю за его исполнением служат:

- твердая поддержка на самом высоком государственном уровне, подающая обществу ясный сигнал о том, что использование ремней безопасности и вопросы безопасности дорожного движения входят в круг жизненно важных национальных интересов;
- достаточная общественная поддержка, чтобы добиться понимания большинством населения необходимости правоприменительных мер для обеспечения соблюдения закона;
- достаточная приверженность со стороны правоприменительных органов и СМИ, гарантирующая их всестороннее участие.

График осуществления программы по ремням безопасности и ее этапы будут зависеть от того, насколько просто, или же, наоборот, насколько сложно будет добиться выполнения этих предварительных условий (см. следующий раздел).

Чтобы попытаться создать эти условия и обеспечить принятие необходимых мер, требуется дать ответы на следующие вопросы:

- Какие учреждения окажутся наиболее эффективными и действенными при осуществлении законодательства?
- Насколько полно учтен в законодательстве потенциал этих учреждений?

- Правильно ли сформулирован законопроект, чтобы это позволяло мобилизовать необходимую поддержку?
- Какие наказания предлагается применять к автомобилистам за нарушение закона? Насколько они соразмерны и будут ли они эффективны?
- Были ли проведены достаточные консультации с заинтересованными сторонами, политическими кругами и общественностью?

Огромное значение для популяризации законодательства и обеспечения его одобрения будет иметь пропагандистская деятельность рабочей группы. Члены группы, включая правительственных должностных лиц, руководителей или специалистов по предотвращению травматизма, призваны внести решающую лепту в осознание всеми необходимости этого закона.

Для того чтобы наиболее оптимальным путем добиться успешного принятия закона, о нем должна быть достаточно широко проинформирована общественность, и поэтому одновременно с разработкой закона необходимо осуществлять программы консультаций и распространения информации. Пример Коста-Рики служит иллюстрацией мер по поощрению использования ремней безопасности до принятия закона и начала правоприменительной работы.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Багамские острова: необходимость в достаточных консультациях

О необходимости проведения консультаций до осуществления закона о ремнях безопасности свидетельствует случай на Багамах, где вступление в силу закона об обязательном использовании ремней безопасности пришлось отложить на четыре года из-за озабоченности по поводу размера

штрафов и отсутствия исключений. Для учета этих вопросов и приведения положений этого закона, касавшихся детей, в соответствие с международными рекомендациями пришлось издавать поправки (5).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Коста-Рика: закон о ремнях безопасности, информирование общественности и правоприменение

В 2003–2005 годах правительство Коста-Рики инициировало успешную программу пропаганды повторного принятия закона о ремнях безопасности. Дело в том, что прежний закон о ремнях безопасности был отменен несколькими годами ранее на том основании, что он противоречит конституционным свободам граждан, и правительство пришло к выводу, что отмеченный вслед за этим рост дорожного травматизма был вызван сокращением использования ремней безопасности.

Чтобы заручиться поддержкой нового закона о ремнях безопасности общественностью, правительство создало коалицию в составе Национального совета по безопасности дорожного движения, дорожной полиции, Национального института страхования и Автомобильного клуба Коста-Рики для проведения рекламной-пропагандистской кампании с упором на выгоды для каждого человека и всего общества от использования ремней безопасности. Эта кампания преследовала две цели: мобилизовать поддержку предлагаемого закона и подготовить население к будущим правоприменительным действиям со стороны полиции. Девизом кампании было “Por Amor Use el Cinturón” (“Пристегнись ради любви”).



Рекламные материалы, включая рекламную кампанию на радио и телевидении, плакаты на обочинах дорог и объявления в газетах, дополнялись кампанией в СМИ в пользу более широкого применения ремней безопасности. Сотрудники полиции раздавали водителям листовки с рекомендациями, призывающими их и пассажиров пристегиваться.

Закон был принят в апреле 2005 года, а в мае, после двухнедельного переходного периода для еще более полного ознакомления автомобилистов с новым законом, полиция начала правоприменительную деятельность, наказывая нарушителей штрафами. Как показали обследования, проведенные до начала законодательной и информационной кампаний и уже после введения нового закона, использование водителями ремней безопасности за этот период выросло с 24% до 82% (4).



Автомобиль Коста-Рики (обе фото)

4.2.6 Осуществление по этапам

На практике многие страны вводили свое законодательство как в отношении установки, так и в отношении использования ремней безопасности поэтапно. Применительно к законам об установке ремней в основном это было связано с тем, что на первых порах самой главной задачей в плане сокращения

смертности и травматизма на дорогах была защита людей в легковом автотранспорте. И уже только потом действие этих законов распространялось на автобусы и грузовой транспорт.

Законы об использовании также нередко принимались поэтапно: сначала пристегиваться ремнем безопасности обязывали водителя и пассажира на переднем сидении, а потом вводились требования об использовании ремней на задних сиденьях и применении детских удерживающих устройств.

Разработчики кампаний убеждены: наилучшим подходом является введение законодательства в отношении всех людей в автомобиле (водитель и пассажиры на передних и задних сиденьях и дети) в один этап, т.е. сразу. Это подает всем четкий сигнал, что ремни безопасности спасают жизнь и здоровье вне зависимости от места и позволяет избежать возможных заблуждений, к которым приводит постепенное введение законодательства: будто бы пристегиваться ремнем безопасности на заднем сидении не так важно, как на переднем. Но исторически большинство правительств все же исходили из того, что единовременное принятие такого закона предъявляло бы чрезмерно завышенные требования к водителям, и отдавали предпочтение поэтапному подходу. Типичной иллюстрацией поэтапного подхода служит пример Австралии.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: История законодательства о ремнях безопасности в Австралии

В 1959 г. Сенат парламента Содружества в Австралии учредил Специальный комитет, задачей которого стало изучение наиболее эффективных средств повышения уровня безопасности дорожного движения в стране. Специальным комитетом сената (1960 г.) рекомендовано следующее: «Производителям автотранспорта следует устанавливать ремни безопасности, соответствующие мировым стандартам, во всех типах транспорта. Органы, ответственные за безопасность дорожного движения, должны проводить рекламные акции, разъясняющие преимущества использования ремней безопасности».

В 1961 году в Австралии был принят стандарт об использовании ремней безопасности E35, близкий по содержанию к стандарту BS3254, принятому в Великобритании. В 1967 г. был издан стандарт D11, включающий технические требования к местам крепления ремней безопасности. Для того чтобы гарантировать соответствие ремней безопасности данному стандарту, Ассоциацией по

стандартизации Австралии (SAA) был зарегистрирован знак качества, используемый производителями, прошедшими сертификацию SAA. По данному признаку покупатель мог определять качество производимых ремней безопасности.

С 1962 г. Совет по безопасности дорожного движения Австралии начинает ежемесячный выпуск журнала с целью повышения осведомленности о ремнях безопасности и преимуществах их использования, а также для информирования читателей о проделанной работе по достижению поставленных целей. Журнал «Отчет» просуществовал свыше десяти лет.

После получения рекомендаций от Совместного комитета по безопасности дорожного движения Виктории (1969 г.) был принят закон (1970 г.), обязывающий пассажиров пользоваться ремнями безопасности. Вскоре аналогичный закон был принят в Новом Южном Уэльсе (1971 г.). К 1972 году закон об использовании ремней безопасности был принят по всей стране.

Важное значение имеет разработка надлежащего графика принятия и осуществления нового закона. Срок от принятия закона до его полного исполнения и применения санкций может колебаться в пределах от одного-двух месяцев до нескольких лет. Это будет зависеть от положения в стране и должно быть учтено в общем плане действий.

4.2.7 Резюме раздела: контрольный перечень по законодательству о ремнях безопасности

Контрольный перечень по законодательству о ремнях безопасности может выглядеть следующим образом:

- Поставьте цель разработки законов о ремнях безопасности и детских удерживающих устройств, чтобы добиться их использования всеми. Ремни безопасности и детские удерживающие устройства уменьшают смертность и снижают тяжесть травм при авариях.
- Поставьте цель разработки и введения законодательства, охватывающего три основных вопроса: оснащение ремнями безопасности транспортных средств в зависимости от их типов и их инспектирование; использование ремней безопасности в транспортных средствах в зависимости от их типов, места пассажира, возраста (для детей); а также наказания для нарушителей. Включите сюда законодательство, запрещающее провоз детей на передних сиденьях, за исключением специально утвержденных детских удерживающих устройств при отключенных подушках безопасности.
- Используйте пробелы и узкие места, выявленные при ситуационной оценке, в качестве ориентиров для разработки программы и плана действий по ремням безопасности.
- Проводите консультации с заинтересованными сторонами при разработке законов и определении наказаний.
- Рассмотрите вопрос о поэтапном введении в силу законодательства об установке и использовании ремней безопасности, начиная с обязательного требования для людей на передних сиденьях, а потом распространяя это требование на пассажиров на задних сиденьях и на детские удерживающие устройства. Однако наилучшим подходом считается введение единого законодательства в отношении всех лиц, находящихся в транспортном средстве, поскольку это подает четкий сигнал и предотвращает возможные заблуждения.
- Предпосылками принятия и принудительного исполнения законодательства служат решительная политическая поддержка, достаточная поддержка со стороны общественности, достаточная приверженность со стороны дорожной полиции и пропаганда через СМИ.
- Учитывайте степень строгости наказаний за нарушение. Наказания должны восприниматься потенциальными нарушителями в качестве достаточно серьезных, чтобы это их сдерживало, и согласовываться с наказаниями за другие нарушения дорожного законодательства.

- Внимательно изучите любые основания для исключений из действия законов о ремнях безопасности. Широкие исключения не рекомендуются, так как они могут подорвать эффективность программы по ремням безопасности.

4.3 Стандарты на ремни безопасности и оборудование

Настоящий раздел предназначен для специалистов и активистов кампаний, которые отвечают за общую организацию и проведение программы по пропаганде использования ремней безопасности. Поэтому речь в нем идет о введении стандартов на ремни безопасности в целом. Более детальное техническое рассмотрение стандартов на ремни безопасности относится к компетенции технических специалистов.

Информация, приведенная в данном разделе пособия, касается производства и установки ремней безопасности. Ее цель – предоставить методические рекомендации по использованию законодательства и стандартов для повышения безопасности пассажиров механических транспортных средств. Ключом к достижению успеха в данной области являются консультации и сотрудничество с автопроизводителями. Если страны могут гарантировать, что все автотранспортные средства, продаваемые на местном рынке, оснащены согласно стандарту ремнями безопасности, произведенными в соответствии со специальными предписаниями законодательства, то заинтересованные стороны могут начинать работу по повышению коэффициентов использования ремней безопасности.

Заинтересованным сторонам важно помнить, простота и удобство в эксплуатации обязательно окажут влияние на статистику использования ремней безопасности. Поэтому рекомендации основаны на тех типах ремней, которые доказали свою эффективность в обеспечении для пассажиров транспортных средств достаточной защиты в случае аварии с минимальными неудобствами при застегивании и использовании.

Настоящий раздел содержит информацию по следующим вопросам:

- принятие стандарта или предписания (4.3.1)
- типы стандартов или предписаний и их содержание (4.3.2)
- испытания и сертификация (4.3.3)
- инспектирование транспортного средства и обслуживание ремней безопасности (4.3.4)
- ретроспективная установка (4.3.5)
- заводские системы напоминания (4.3.6).

4.3.1 Принятие стандарта или предписания

Одна из целей программы по ремням безопасности может заключаться в повышении качества применяемых ремней. Лучше всего этого можно достичь путем обеспечения соответствия всех ремней безопасности какому-либо признанному стандарту безопасности – такому стандарту, который доказал свою эффективность с точки зрения сокращения травматизма.

Стандарты, главным образом, включают в себя спецификации в отношении технических требований и методов испытаний, касающиеся конструкции и установки различных типов ремней безопасности и их компонентов.

В число вопросов, которые следует задать при разработке, принятии или испытании стандарта на ремни безопасности, входят:

- Существует ли какой-либо национальный стандарт?
- Соответствует ли национальный стандарт международным стандартам?
- Обеспечивается ли исполнение стандартов на транспортные средства и соблюдаются ли они автопроизводителями и дилерскими сетями?
- Известно ли о стандарте потребителям?

Если ситуационная оценка (Глава 2) выявляет наличие недостатков, касающихся установки ремней безопасности и их компонентов, в составе рабочей группы (Глава 3 и Рис. 3.1) необходимо создать комитет специалистов для выработки решений по поводу принятия стандартов или их пересмотра и укрепления механизмов контроля в целях улучшения соблюдения предъявляемых требований. В состав такого комитета должны входить соответствующие технические эксперты из основных правительственных ведомств, специалисты по стандартам и представители компаний по производству транспортных средств и их комплектующих.

Консультации с автопроизводителями и дилерами имеют важнейшее значение во избежание введения слишком строгих стандартов, способных ограничить производство и доступность.

В идеале заинтересованным сторонам следует ориентироваться на какой-либо один специальный стандарт для унификации требований на глобальном уровне. Странам рекомендуется разрабатывать свои внутренние стандарты на основе предписаний Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Соответствующим органом ЕЭК ООН, занимающимся выработкой единообразных предписаний в отношении новых транспортных средств и оборудования для транспортных средств, является Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (РГ29). Более подробная информация об этих предписаниях содержится в разделе 4.3.2.



Предписания ЕЭК ООН

Предписания ЕЭК ООН на основании Соглашения 1958 года (б) касаются следующего:

- а) колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей;
- б) технических требований, которые, при необходимости, могут включать альтернативные варианты;
- с) методов испытаний, с помощью которых могут быть продемонстрированы эксплуатационные характеристики;
- д) условий предоставления официальных одобрений типа и их взаимного признания, включая любую маркировку официального одобрения, и условия обеспечения соответствия производства;
- е) дату(даты), с которой (которых) предписание вступает в силу.

Каждая Договаривающаяся Сторона Соглашения 1958 года (см. примечание о предписаниях ЕЭК ООН) может принять решение о том, будет ли она применять предписание ЕЭК ООН (другими словами, их применение является факультативным). Договаривающаяся Сторона, которая решает сделать применение предписания обязательным на своей территории, должна сделать это путем переноса предписания в свое национальное или региональное законодательство.

Страны могут вносить добавления в эти стандарты; это может потребоваться для учета специфики местных условий окружающей среды (см. примечание об условиях окружающей среды). Кроме того, страны могут осуществлять согласование своих стандартов и предписаний поэтапно. Например, Индия решила пойти по пути проведения такого согласования в три этапа (см. пример по Индии).

ПРИМ.

Стандарты и условия окружающей среды

При принятии стандартов заинтересованные стороны должны оценивать эффект воздействия факторов окружающей среды на элементы конструкции ремней безопасности. Например, воздействие солнечного ультрафиолетового излучения в течение продолжительного времени может сократить срок службы ремней безопасности, если не будут приняты специальные меры. Нагрев солнечным светом также может привести к деформации некоторых видов материалов. Австралия приняла вышеупомянутые директивы, но дополнила их требованием обеспечить соответствие местным особенностям окружающей среды.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Согласование стандартов с предписаниями ЕЭК ООН, Индия

Индия начала процесс согласования для четырехколесного (или трехколесного весом более одной тонны) пассажирского автотранспорта. Директивы AIS016 (ремни безопасности) и AIS015 (места крепления) были разработаны в соответствии с директивами Европейской экономической комиссии ООН. По существу, Индия на законодательном

уровне установила, что все продаваемые в стране автомобили должны соответствовать требованиям этих стандартов. Для этого применяется трехэтапный подход, определены промежуточные цели, которые должны быть достигнуты к 2003 и 2005 гг., а завершение процесса запланировано на 2010 г.

4.3.2 Типы стандартов или предписаний и их содержание

ЕЭК ООН разработала для своих государств-членов и регулярно обновляет три основных предписания на основании Соглашения 1958 года: а именно правила 14, 16 и 44 (см. Таблицу 4.2), касающиеся конструкции и установки ремней безопасности, мест их крепления и систем безопасности для перевозки детей (7–9).

В настоящее время в Соглашении 1958 года участвует 58 стран из различных регионов мира, включая страны Азии и Африки, например Малайзию, Республику Корея, Таиланд и Тунис.

Более подробная информация об этих директивах может быть получена на сайте ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

Таблица 4.2 Содержание директив 14, 16 и 44 ЕЭК ООН

Содержание директив	Правило 14	Правило 16	Правило 44
	Узлы крепления	Установка	Системы для детей
<i>Заявка на утверждение</i>			
Технические подробности, которые производитель должен включить в заявку; также указываются меры для контроля за соответствием	✓	✓	✓
<i>Одобрение</i>			
Маркировочные знаки, указывающие на то, что продукт был одобрен соответствующим органом власти.	✓	✓	✓
<i>Маркировка</i>			
Указывает на обязанность производителя сообщать подробную информацию о продукте.		✓	✓
<i>Спецификации</i>			
Заданные требования к продукту.	✓	✓	✓
<i>Тестирование</i>			
Выделяет типы испытаний, которые необходимо провести для продуктов и их отдельных элементов, с указанием минимальных и максимальных показателей, необходимых для признания соответствия.	✓	✓	✓
<i>Проверка после испытаний</i>			
Оценка и документирование результатов тестирования.	✓	✓	✓
<i>Изменения</i>			
Обязанность производителей информировать инстанцию, утвердившую продукт, о его изменениях и документировать любые изменения утвержденного продукта.	✓	✓	✓
<i>Установка</i>			
Дается общее описание требований к установке в зависимости от типа сиденья.		✓	
<i>Соответствие продукции</i>			
Устанавливает ответственность производителя за реализацию мер контроля, гарантирующих соответствие.	✓	✓	✓
<i>Санкции за несоответствие</i>			
Даны общие сведения о санкциях, применяемых в случае несоответствия.	✓	✓	✓
<i>Инструкции по эксплуатации</i>			
Стандартные инструкции, которые производитель должен предоставить пользователю продукта.	✓	✓	✓
<i>Прекращение производства</i>			
Обязанность производителя информировать инстанцию, утвердившую продукт, о прекращении его производства.	✓	✓	✓
<i>Переходные постановления</i>			
Период времени с момента уведомления, который дается производителям на выполнение требований поправок к предписаниям.	✓	✓	✓

Некоторые примеры стандартов по компонентам ремней безопасности приводятся в Таблице 4.3.

Таблица 4.3 Компоненты ремней безопасности и примеры стандартов качества

Компонент	Примеры стандартов ЕЭК ООН
<i>Пряжка</i> Раздел 6.2.2 Правила 16 ЕЭК ООН	Простой способ застегивания и расстегивания и должна быть сконструирована таким образом, чтобы свести к минимуму повреждения для пользователя Возможность расстегивания одной рукой на передних сидениях Поверхность размыкающей кнопки должна быть окрашена в красный цвет (должна быть хорошо видна) Максимальное и минимальное усилия для нажатия кнопки
<i>Система регулировки и преднатяжители</i> Раздел 6.2.6 Правила 16 ЕЭК ООН	Ремни безопасности для эффективной работы не должны провисать в пристегнутом состоянии Втягивающиеся ремни с автоматической системой блокировки являются намного более удобными для пользователей Ограничители нагрузки должны предусматривать контролируемый выпуск корда ремня для уменьшения силы воздействия на пользователя
<i>Узлы крепления</i> Приложение 3 к Правилу 14 ЕЭК ООН	Стандарт предписывает надлежащее расположение мест эффективного крепления ремня и виды используемых болтов Лямки должны быть расположены таким образом, чтобы не допускать проскальзывания пользователя под ремнем и верхняя точка крепления плечевого ремня должна быть расположена выше плеча во избежание компрессионного повреждения спины при аварии

4.3.3 Испытания и сертификация

Процесс испытаний и сертификации используется для обеспечения исполнения директив в отношении ремней безопасности. Странам рекомендуется ввести систему так называемых “одобрений типа” для испытаний и сертификации ремней безопасности и создать для проведения испытаний независимый центр, укомплектованный высококвалифицированными специалистами.

В соответствии с этим подходом компании-изготовители обязаны предоставлять образцы продукции в соответствующие сертифицирующие ведомства для проведения независимых испытаний и официального утверждения на основе предусмотренных предписаниями испытаний.

Описание типичных испытаний, которые требуются для сертификации ремней безопасности, приводится во вставке 4.6.

ВСТАВКА 4.6: Испытания характеристик ремней безопасности**Динамическое испытание**

Это испытание комплектов ремней безопасности проводится для того, чтобы убедиться в минимальном перемещении манекена и в том, что никакие части комплекта, влияющие на удержание пассажира, не сломаются, не ослабнут и не разблокируются (пункт 6.4.1. Правила 16 ЕЭК ООН).

Динамическое испытание на прочность

При динамическом испытании на прочность используется манекен на тележке, пристегнутый испытываемыми ремнями, прикрепленными к стандартным местам крепления или рекомендованным для него местам (пункт 7.7 Правила 16 ЕЭК ООН).

Динамическое испытание может проводиться после многократных операций по использованию механизмов (например, пряжек, устройств регулировки, натяжителей) для контроля долговечности системы (пункт 7.5 Правила 16 ЕЭК ООН).

Испытание на истирание

Корд ремня безопасности должен быть подвергнут испытанию на истирание и, если необходимо, испытанию на ухудшение свойств под воздействием солнечного света (пункт 6.4.2.1 Правила 16 ЕЭК ООН).

Испытания на долговечность

Остальные механические части ремня безопасности подлежат испытанию на долговечность, соответствующему условиям, в которых их предполагается эксплуатировать. Эти условия могут включать, например, воздействие высоких или низких температур, или песчаной среды, или среды с повышенной влажностью, поскольку известно, что эти факторы оказывают воздействие на характеристики ремней безопасности (раздел 7 Правила 16 ЕЭК ООН).

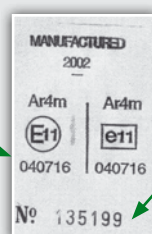
Если испытания свидетельствуют о несоответствии предъявляемым требованиям, испытываемое изделие не получает одобрения типа, а если испытания проводятся для проверки соответствия производства, то оно должно быть снято с производства и изъято из продажи до внесения модификаций с целью соблюдения предусмотренных правилами требований. Это также влечет за собой отзыв изделия, если оно уже продавалось на рынке (см. раздел 10 Правил 14 и 16 ЕЭК ООН и раздел 12 Правила 44 ЕЭК ООН).

Утвержденные в соответствии с требованиями правил ремни безопасности должны быть снабжены маркировкой с международным знаком утверждения с указанием года выпуска, номера разрешения для данного типа, а также производителя и серийного номера производителя.



Образец маркировки

Номер разрешения
для данного типа
ремня и произво-
дителя



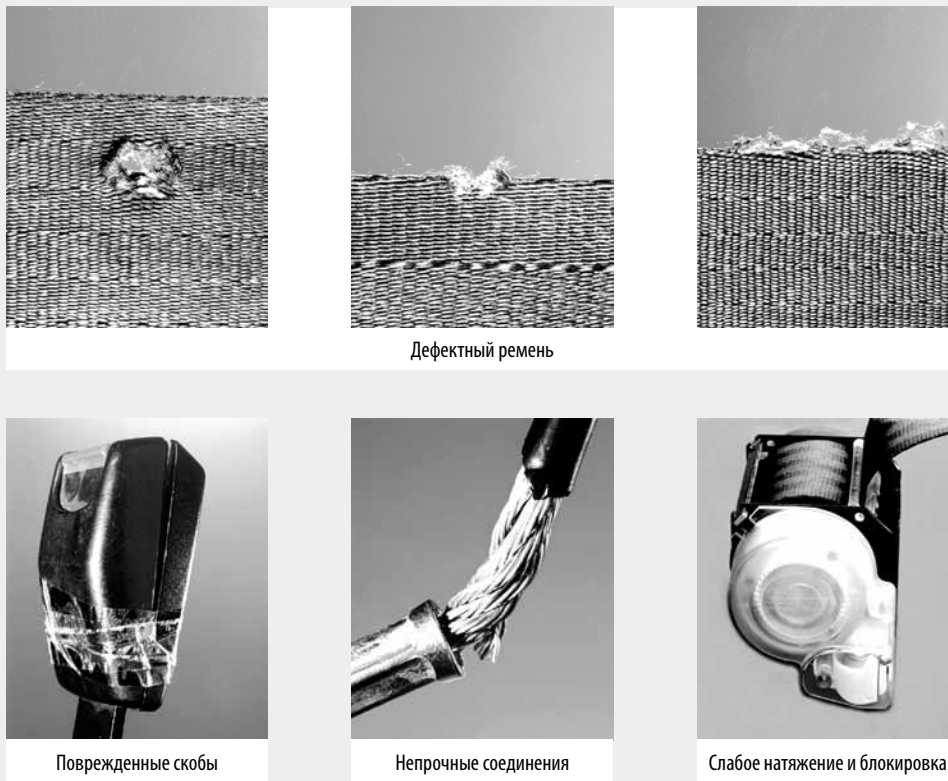
Серийный номер произ-
водителя для проверки
партии

Источник: Securon Ltd.

4.3.4 Технический осмотр транспортных средств и обслуживание ремней безопасности

Важное значение имеют регулярные проверки ремней безопасности и их содержание в исправном состоянии. Страны, в которых существуют системы обязательного технического осмотра транспортных средств, должны включить в процедуры технического осмотра проверку ремней безопасности, втягивающих устройств и мест крепления на коррозию, повреждения и чрезмерный износ, которые могут понизить их общую эффективность. Для обеспечения действенности таких проверок важно, чтобы инструкции по проведению технического осмотра транспортного средства содержали описание порядка проверки ремней безопасности и инспекторы прошли необходимую подготовку по соблюдению соответствующих процедур. Пример процедуры технического осмотра, действующей в Соединенном Королевстве, приводится в Приложении 4.

Кроме того, владельцев транспортных средств следует информировать о необходимости проверять ремни безопасности и содержать их в исправности. После серьезных аварий и в случае повреждений ремни безопасности подлежат замене. Даже незначительные повреждения корда ремня или компонентов ремня безопасности могут существенно снизить его эффективность. Как показывает статическое испытание, небольшой надрыв корда ремня размером всего в 2–3 мм снижает эффективность ремня безопасности вплоть до 40% (Рис. 4.4).

Рис. 4.4 Возможные дефекты ремней безопасности

Источник: Securon Ltd.

4.3.5 Ретроспективная установка

В странах, в которых значительная часть парка автотранспортных средств не оснащена ремнями безопасности или оснащена только передними ремнями безопасности, установленными в соответствии с требованиями стандарта на дату их выпуска в обращение, может существовать необходимость в рассмотрении вопроса о введении требования, касающегося ретроспективной установки ремней безопасности (т.е. установки ремней безопасности уже после выпуска и продажи автомашины). Ремни безопасности будут эффективны только в том случае, если они установлены в соответствии с надлежащим стандартом (см. вставку 4.7). При выборе типа ремня безопасности, степень безопасности необходимо соотносить со степенью сложности установки и стоимостью переоснащения.

ВСТАВКА 4.7: Стандарты в отношении ретроспективной установки ремней безопасности

В случаях, когда ретроспективная установка может быть эффективно проведена под соответствующим контролем, следующие рекомендации включены в стандарт AS/NZS 2596 для Австралии и Новой Зеландии (10):

- Ремень должен крепиться к массивной части металлического кузова или шасси транспортного средства.
- Крепления поясных ремней и поясные лямки других комплектов должны быть разнесены, если это возможно, не менее чем на 380 мм.
- Плечевое место крепления поясного и диагонального ремня должно быть расположено на уровне плеча или выше него, для того чтобы, независимо от роста пользователя, проходящая через грудь лямка наискосок пересекала верхнюю часть туловища и через плечо крепилась к месту крепления. Высота этого места по отношению к высоте плеча частично зависит от расстояния между плечом и креплением. При высоком росте пользователя может возникнуть ситуация, при которой плечевая лямка будет наклонно идти вниз от плеча к месту крепления; максимальный рекомендованный угол от горизонтали при этом

не должен превышать 15 градусов. Аналогичным образом, плечевые лямки полной системы ремней безопасности должны крепиться на высоте плеча или около нее.

- Каждое место крепления в транспортном средстве должно выдерживать без разрыва усилие не менее чем в 12,5 килоньютон (kN). Если транспортное средство не имеет встроенных креплений, необходимо применение усиливающих пластин или других приспособлений для предотвращения вырывания креплений из кузова или шасси. Следует использовать крепления, поставляемые в комплекте ремней в сборе.
- Если крепления двух соседних комплектов ремней требуется присоединить к одному и тому же месту крепления в транспортном средстве, место крепления должно быть рассчитано на суммарную нагрузку двух комплектов, т.е. 25 kN.
- Элементы конструкции автомобильных сидений обычно не рассчитаны на нагрузки, требующиеся для ремней безопасности, и не должны использоваться для крепления за исключением случаев, когда автопроизводители обеспечивают заводские места креплений в сидении.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Малайзия: ретроспективная установка задних ремней безопасности

Использование ремней безопасности на задних сиденьях станет обязательным в Малайзии для всех лиц в транспортном средстве с 1 января 2009 года. Однако транспортные средства выпущенные в обращение до 1 января 1995 года будут освобождены от этого требования, так как многие из них не оснащены ремнями безопасности или местами крепления для задних сидений. Произведенные после этой даты транспортные средства, которые не имеют мест крепления, также будут освобождены

от этого требования. Из этой группы более старых автотранспортных средств, находящихся в частном пользовании (произведенных после 1995 года), примерно 10% бесплатно оснащаются ремнями безопасности благодаря деятельности партнерства с участием Департамента дорожной безопасности и автопроизводителей. Владельцы транспортных средств обязаны произвести такую ретроспективную установку ремней безопасности в трехлетний срок.

Минимальным юридическим требованием в отношении ремней безопасности в автобусах должна быть установка поясного ремня с креплением в двух точках. Поясной и диагональный ремень безопасности с креплением в трех точках обеспечивает намного более высокий уровень защиты, но ретроспективное оснащение этими ремнями безопасности более старых автобусов может оказаться невозможным. Двухточечный поясной ремень безопасности удерживает пассажира на сидении и существенно уменьшает риск смерти или травмы.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Анализ затрат и выгод ретроспективного оснащения автобусов ремнями безопасности, Соединенное Королевство

Чтобы продемонстрировать выгоды применения ремней безопасности, министерство транспорта Соединенного Королевства в 1994 году провело анализ экономии финансовых средств, достигаемой благодаря обязательной ретроспективной установке и 90-процентному использованию ремней безопасности в автобусах дальнего следования, микроавтобусах и

автофургонах. Расходы на установку сравнивались убытками от ДТП. В результате был сделан вывод о том, что в отношении аварий с участием автобусов экономия расходов от уменьшения количества несчастных случаев составит 5 250 000 долл. США (а чистая выгода, за вычетом расходов на установку ремней, – 1 725 000 долл. США) (11).

4.3.6 Заводские системы напоминания

В последние годы был разработан ряд устройств, напоминающих водителю и пассажирам о необходимости пристегнуться ремнем. Обычно это делается с помощью светового сигнала на приборной панели и громкого звукового предупреждения, интенсивность которого нарастает с увеличением скорости. Первоначально такими устройствами оснащалось только сиденье водителя, но новые системы могут действовать для любых сидений.

В 2006 году системами напоминания водителям о не пристегнутом ремне безопасности были оснащены более половины новых автомашин, проданных в Европе. Эксперты по безопасности считают, что напоминающие устройства будут эффективны для забывчивых водителей и пассажиров, но при этом признают, что они едва ли способны воздействовать на лиц, являющихся принципиальными противниками использования ремней. В Японии системы напоминания стали обязательными для водительского сиденья с 2005 года. Рассмотреть возможность введения подобного законодательства следует всем странам, при этом не рекомендуется вводить дополнительные налоги на эти устройства или на ремни безопасности, например относя их к категории предметов роскоши.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Заводские напоминающие устройства повышают показатели использования ремней, Швеция

Как показало проведенное в Швеции исследование на основе сообщений членов бригад скорой медицинской помощи, выезжающих на места автокатастроф, напоминающие устройства, подающие зрительные и звуковые сигналы,

повышают показатели пользования ремнями безопасности с 77% до 88%. В случае систем, которые подают только зрительные сигналы, какого-либо изменения в показателях использования ремней практически не происходит (12).

4.3.7 Резюме раздела: контрольный перечень по разработке стандарта на ремни безопасности или их регулировку

Контрольный перечень по разработке стандарта на ремни безопасности или их регулировку может выглядеть следующим образом:

- Оцените действующие стандарты и рекомендации по производству и установке ремней безопасности.
- Определите, нуждается ли действующий стандарт в пересмотре или требуется ли разработка нового стандарта.
- Оцените текущий процент автотранспортных средств, оснащенных ремнями безопасности.
- Определите текущий процент автотранспортных средств, в которых предусмотрены только места крепления.
- Подсчитайте стоимость ретроспективной установки для автотранспортных средств, в которых предусмотрены только места крепления, и установите разумные цены для потребителей.
- Лоббируйте данный вопрос в правительстве и увеличьте поддержку в пользу создания Рабочей группы, усилия которой будут направлены на необходимость введения технических стандартов на производство ремней безопасности и детских удерживающих устройств.
- Создайте Рабочую группу (в которую должны войти представители производителей и потребителей) для определения возможностей страны/государства по проведению периодических проверок автотранспортных средств, подчеркивая улучшения, которые должны быть достигнуты.
- Разработайте и согласуйте программу действий с целевыми показателями и реалистичным графиком.
- Разработайте и согласуйте стандарты и предписания на основе Правил 14, 16 и 44 ЕЭК ООН.
- Лоббируйте принятие законодательства, включающего соответствующие изменения, и добейтесь включения стандарта в национальное законодательство.

- Установите порядок испытаний и сертифицирования ремней безопасности регулирующим органом и обеспечения соблюдения нового стандарта или предписания.
- Согласуйте сроки, в течение которых производители и торговые предприятия должны перейти на новые стандарты.
- Публикуйте и распространяйте информацию о новом стандарте среди производителей, торговых предприятий и населения в целом.
- При наличии обязательного технического осмотра транспортных средств, разработайте порядок инспектирования ремней безопасности и обеспечьте предоставление руководящих указаний и подготовки инспекторам.
- Подготовьте руководящие указания по вопросам инспектирования ремней безопасности для автовладельцев.
- Поощряйте активную роль организаций частного сектора и общественных организаций в содействии использованию и контролю за использованием ремней безопасности, которые удовлетворяют международным стандартам.
- Контролируйте и оценивайте эффективность программы по стандартам и регулированию.

4.4 Расширение использования: правоприменение



Самым эффективным средством достижения более высокой законопослушности является принуждение к исполнению требований закона, особенно когда оно подкрепляется добровольными мерами, в частности адресными рекламно-пропагандистскими и просветительскими кампаниями. Настоящий раздел касается правоприменения.

4.4.1 Предпосылки

Тремя основными предпосылками начала правоприменительной кампании служат:

- **Личный пример.** Правительственные и другие учреждения, особенно ведомства по вопросам транспорта, здравоохранения и полиции, должны подавать личный пример и сделать использование ремней безопасности обязательным для своих собственных сотрудников на основании трудовых договоров с ними таким образом, чтобы окружающие видели, что они всегда пользуются ремнями безопасности.
- **Информирование общественности об усилении правоприменения.** Автомобилистов необходимо заблаговременно информировать о новых законах, изменениях в правоприменительной практике и санкциях за несоблюдение через соответствующие средства.
- **Повышение осведомленности общественности и политических кругов и мобилизация их поддержки,** чтобы заручиться достаточным пониманием целей правоприменительной кампании.

4.4.2 Правоприменительная стратегия

Стратегический контроль за применение законодательства о дорожном движении может внести решающий вклад и, действительно, вносит его, если он основан на использовании правильных методов. Для эффективного осуществления законов о ремнях безопасности:

- правоприменение должно быть реальной угрозой и фактором сдерживания для пренебрегающих ремнями безопасности людей;
- непосредственно ощущаемый человеком риск того, что он будет остановлен и подвергнется наказанию, должен быть высоким.

Цель упреждающих мероприятий по принудительному исполнению закона о ремнях безопасности – обеспечить, чтобы ремнями безопасности были пристегнуты все люди, находящиеся в движущихся по дорогам транспортных средствах, в любое время.

Желаемый результат – повысить показатель использования ремней безопасности, сократив тем самым травматизм и смертность на дорогах.

Поимка нарушителей является сопутствующим продуктом этой работы, а не ее самоцелью. Если деятельность будет успешна, показатели числа нарушителей должны снижаться, позволяя органам правопорядка менять приоритеты своей стратегии.

Правоприменение должно быть основано на надлежащей информации, а это требует:

- Понимания, кто в салоне автомобиля подвергается наибольшему риску и какие группы лиц не используют ремни безопасности, на основе сбора

и анализа данных. Протоколы о дорожно-транспортных происшествиях, составляемые сотрудниками органов правопорядка, должны содержать информацию о том, использовались ли в момент аварии ремни безопасности.

- Понимания бытующих в обществе представлений об использовании ремней безопасности, а также политической приверженности повышению их применения. Общественный нажим на политиков может помочь заручиться большей поддержкой активизации мер по контролю за соблюдением законодательства о ремнях безопасности. Политическая воля имеет решающее значение для последовательного и неукоснительного исполнения закона.



Институт короля Георга

Переход от введения нового закона к полномасштабному контролю за его исполнением может быть долгим в зависимости от отношения политического руководства и общества к этому закону. Повышения законопослушности следует достигать постепенно посредством тщательно спланированной поэтапной деятельности, позволяющей мобилизовать достаточную политическую и общественную поддержку.

Контроль исполнения закона о ремнях безопасности ложится дополнительным бременем на органы правопорядка. Поэтому полезно заранее оценить возможности полиции, изучить, каким образом контроль за соблюдением законодательства о ремнях безопасности можно было бы включить в ее повседневную работу, и определить имеющиеся возможности набора дополнительных кадров. В любом случае необходимо будет организовать

изучение личным составом текста нового закона и наилучших методов контроля за его исполнением.

В зависимости от того, насколько органы правопорядка в состоянии справиться с этой задачей, следует выбрать соответствующий подход: сплошной контроль исполнения закона или поэтапный подход. Поэтапный подход должен быть ориентирован на те области, в которых, по имеющейся информации, показатели использования ремней безопасности являются низкими, а показатели травматизма и смертности пассажиров транспортных средств – высокими.

Действия полиции после остановки нарушителей также могут быть спланированы по этапам. Как правило, на первых этапах правоприменительной деятельности полиция может делать водителям предупреждения и разъяснять новое законодательство и лишь только после истечения оговоренного в законе срока можно начинать применять штрафные санкции. Увеличение строгости наказаний также может содействовать повышению уровня использования ремней, но обычно такая мера относится к компетенции законодателей (см. раздел 4.2.4).

Однако при этом необходимо оговориться, что поэтапное осуществление закона и допущение определенных изъятий из его положений относятся к мерам, которые сами по себе дополнительно усложняют процесс правоприменения. Правоприменение может требовать больше времени и сил, если сферы охвата закона различаются или существуют категории лиц, освобожденные от его действия.

Руководство полиции должно взять на себя инициативу при первоначальном планировании и осуществлении стратегий деятельности. Наличие “ответственного” в рядах самой полиции обеспечит необходимую привязку в правоохранительных органах и поможет поставить на устойчивую основу общенациональную или региональную кампанию по использованию ремней безопасности. Руководство полиции обязано хорошо представлять себе, каким образом затраты на меры по принудительному исполнению закона соотносятся с расходами на спасение людей, медицинское лечение и реабилитацию пострадавших в авариях.

Организация подготовки по вопросам эффективного стратегического планирования правоприменительной деятельности также может содействовать мобилизации и обеспечению неизменной приверженности инспекторов полиции контролю за исполнением законов о ремнях безопасности.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Стратегия проведения кампании по использованию ремней безопасности, Соединенные Штаты

Первая официальная кампания правоприменения (первичный закон) в Соединенных Штатах была проведена в 80-х годах в Эльмире, Нью-Йорк. Подход, который был использован в этом округе, в дальнейшем стал моделью для других кампаний в стране. Уильямс и др. (2000 г.) отметили успех этой кампании, в результате которой уровень использования ремней безопасности увеличился с 49 до 80%. Однако, кампания правоприменения не поддерживалась, и уровень упал до 69%.

В 1997 году Национальная администрация по безопасности дорожного движения (NHTSA) выступила инициатором кампании по общественному здравоохранению и безопасности "Пристегнись, Америка", направленной на расширение использования ремней безопасности по всей стране. Эта кампания, которая сейчас проходит под девизом "Пристегнись или тебя оштрафуют" – "Click It or Ticket", который по-английски звучит в рифму, была построена вокруг стратегии из четырех пунктов, которая по-прежнему лежит в основе кампаний NHTSA (14). Показатели использования ремней безопасности выросли с 61% в 1996 г. до 82% в 2005 г.

Пункт 1: Прочная законодательная база

Крайне важное значение имеет принятие первичных законов об использовании ремней безопасности, обеспеченных правовой санкцией, и заполнение всех лакун в законодательстве о безопасности пассажиров-детей во всех штатах. Полицейские должны иметь возможность констатировать факт серьезного нарушения во всех случаях несоблюдения положений о ремнях безопасности, независимо от совершения водителем каких-либо других нарушений правил дорожного движения. Законы о безопасности пассажиров-детей должны распространяться на всех детей в возрасте до 16 лет на всех сиденьях.

Пункт 2: Создание государственно-частных партнерств на местном уровне, уровне штатов или федеральном уровне

Задача расширения использования ремней безопасности является слишком сложной, чтобы какое-либо одно ведомство или учреждение

могли решить ее в одиночку. Однако совместными усилиями можно будет достигнуть в стране более высоких показателей за счет более строгих законов, правоприменения, имеющего повышенную заметность, а также просвещения и информирования общественности. Партнерства или коалиции способны задавать тон в общине, на рабочих местах или в организациях, а СМИ могут распространять идею о том, что надлежащее использование ремней безопасности и детских систем безопасности абсолютно необходимо для здоровья и благосостояния семей и других членов общества.

Пункт 3: Осуществление активного, демонстративного правоприменения

Как показал опыт, после принятия законов о ремнях безопасности, показатели использования ремней безопасности быстро возрастают. Однако при отсутствии активного и систематического правоприменения с высоким демонстративным эффектом, вскоре эти показатели снова начинают падать. Контроль за исполнением законов о ремнях безопасности, равно как и соблюдением других правил дорожного движения (проезд на красный свет, превышение дозированной скорости и т.д.), должен быть демонстративным. Наряду с расширением использования ремней безопасности и уменьшением дорожного травматизма, меры по такому демонстративному правоприменению приводят к осязаемому снижению преступности (одна треть уголовных задержаний производится во время остановки водителей для проверки)

Пункт 4: Расширение эффективной деятельности по просвещению общественности

Крайне важное значение имеет просвещение общественности по поводу преимуществ использования ремней безопасности и безопасных автокресел для детей. Просвещение общественности может включать в себя широкий набор видов деятельности, включая правоприменительные рейды, пропагандистские мероприятия и инициативы на базе общин. Они наиболее эффективны, когда они хорошо спланированы и скоординированы и построены вокруг какого-либо простого девиза, который многократно повторяется в различных вариациях.

4.4.3 Методы правоприменения

Стратегическая правоприменительная деятельность объединяет четыре основных принципа полицейского контроля в рамках работы, одновременно проводимой в нескольких направлениях (Таблица 4.4).

Таблица 4.4 Четыре основных принципа правоприменения

Принцип	Описание принципа
Демонстративность правоприменения	Это включает в себя открыто создаваемые на виду у всех пункты и посты контроля в стратегических местах Контроль должен варьироваться по месту проведения, интенсивности и времени дня и ночи. Каждый наряд должен быть укомплектован большим числом сотрудников полиции Демонстративность предполагает установку знаков, оповещающих о работе полиции, ношение полицейскими специальных жилетов и надлежащее освещение в ночное время
Повторение кампаний и рейдов	Это подает автомобилистам сигнал о том, что риск наказания является высоким везде и всегда
Строгость и последовательность правоприменения	По истечении первоначального периода, на котором проводится работа по предупреждению водителей, контроль со стороны полиции должен быть строгим, недискриминационным, справедливым и последовательным – он не должен быть лишь эпизодическим или ограничиваться только скоростными автомагистралями или местами, где его можно легко предугадать При отсутствии контроля соблюдение будет ограниченным или не будет обеспечено вообще
Широкая популяризация правоприменительной деятельности	Для достижения максимальной эффективности правоприменительная деятельность по принуждению к исполнению должна сопровождаться скоординированными кампаниями по просвещению и информированию общественности с участием центральных и местных органов власти, СМИ и других организаций Рекламно-пропагандистские кампании должны проводиться во время, до и после мер по полицейскому контролю с уделением повышенного внимания аспектам безопасности В качестве альтернативы штрафам водителям вместе с предупреждением могут вручаться специальные листовки с информацией о правильном и безопасном использовании ремней безопасности Обучение и инструктаж могут включать в себя напоминания о преимуществах использования ремней безопасности и неизменный упор на то, что они позволяют повысить безопасность

Помимо принятия этих принципов правоприменительным органам вместе со своими партнерами следует наметить **минимальные годовые показатели** степени соблюдения на основе контрольных обследований использования ремней безопасности. Стратегия правоприменения должна быть ориентирована на результаты, и ресурсы следует выделять исходя из прогресса в направлении к достижению целевого показателя.

Мерилом успешности правоприменительной работы служит наблюдаемый уровень соблюдения среди автомобилистов, а не количество штрафов или предупреждений. Соблюдение измеряется процентным увеличением коэффициента использования ремней безопасности. Другими показателями эффективности служат количество созданных постов контроля, проведенных рейдов, учебных лекций и индивидуальных предупреждений и предупреждений через СМИ. Полиции следует также широко распространять информацию о преимуществах своей программы, стимулируя высокую приверженность населения использованию ремней безопасности.

Задержание нарушителей за несоблюдение законодательства о ремнях безопасности в основном должно производиться через использование постов контроля, мобильных полицейских патрулей и полицейских рейдов в местах остановки транспортных средств, таких как автозаправки, пункты взимания дорожной платы и светофоры.

Правоприменительная работа должна быть четко спланирована, а все инспекторы полиции должны пройти надлежащую подготовку и инструктаж. Во главу угла должна ставиться безопасность с должным учетом безопасности самих инспекторов и автомобилистов, безопасного пользования оборудованием и выбора мест для создания постов контроля.

4.4.4 Подготовка инспекторов

Инспекторы полиции должны проходить подготовку по эффективным стратегиям и тактическим приемам, позволяющим добиться максимального успеха. Она должна включать в себя:

- знание закона;
- понимание, каким образом использование ремней безопасности снижает риск травм (даже при столкновениях на малой скорости);
- сотрудники полиции как на службе, так и вне службы обязаны следовать закону и подавать пример окружающим;
- понимание, каким образом надлежит безопасно и эффективно организовывать рейдовые проверки и посты контроля, чтобы сделать эту работу максимально заметной для водителей и достичь целей правоприменения. Это должно включать в себя установку специальных знаков или больших плакатов с информацией о том, какого рода акция проводится, например “Проверка ремней безопасности” или “Ремень безопасности спасает жизнь”;
- знание того, как проводить адресные мероприятия в районах с высокими показателями несоблюдения;
- понимание того, как можно дать эффективные советы и рекомендации автомобилистам;

- понимание последствий автомобильных аварий для финансовых и людских ресурсов как с точки зрения всего общества, так и с точки зрения экономики, которую эффективная программа по правоприменению приносит для полиции и аварийно-спасательных служб.

4.4.5 Оформление нарушений

Выбор наказаний рассматривается как часть законотворческого процесса в разделе 4.2. Наряду с изучением вопроса о поэтапном ужесточении наказаний, важное значение имеет быстрое и справедливое оформление нарушений вне зависимости от статуса нарушителей. Штрафы можно быстро и эффективно взимать, не прибегая к судам, через систему квитанций или через получение штрафа на месте следующим образом:

- Непосредственно на месте нарушившему закон водителю выдается квитанция, по которой он обязан заплатить штраф в соответствующее ведомство или банк в указанный срок, или же подвергнуться другому наказанию, например обязательному обучению на курсах для водителей. Для того чтобы этот метод мог использоваться эффективно, должна существовать компьютеризованная база данных с информацией обо всех правонарушениях. Предусмотренные наказания могут сочетать штраф с начислением штрафных пунктов.
- В некоторых странах штрафы с водителей за несоблюдение правил об использовании ремней безопасности напрямую взимаются автоинспектором. Затем полученные штрафы перечисляются транспортному ведомству.

Первый способ предпочтительнее, поскольку он несколько снижает шансы подкупа, а также обеспечивает возможность для включения нарушений требований о ремнях безопасности в систему начисления штрафных пунктов. Он также позволяет использовать альтернативные меры наказания, например посещение лекций на водительский курсах.

4.4.6 Преодоление препятствий для правоприменения

Ресурсы правоприменительных органов часто ограничены, и выявление нарушителей закона о ремнях безопасности может конкурировать с другими приоритетами в деятельности полиции. Поэтому согласование контрольных показателей по использованию ремней безопасности на национальном и местном уровнях имеет чрезвычайно важное значение для мобилизации поддержки и необходимых ресурсов.

Политическая поддержка служит залогом достижения устойчивых результатов. Для получения максимальной отдачи от правоприменительной работы ограниченные ресурсы полиции должны использоваться эффективно и действенно.

В таблице 4.5 показаны некоторые препятствия, на которые могут наталкиваться усилия по осуществлению закона о ремнях безопасности, вместе с мерами по их преодолению.

Таблица 4.5 Преодоление препятствий и помех для эффективного осуществления закона

Препятствия	Меры по преодолению
Ограниченные ресурсы полиции	• Стратегическое планирование интенсивных, гласных и демонстративных правоприменительных мер – развертывание ресурсов и координация • Сочетание просвещения и правоприменения • Активные кампании в СМИ • Кампании по мобилизации общественной поддержки • Выделение дополнительного личного состава
Конкурирующие приоритеты полиции	• Понимание правительственными должностными лицами и руководством правоохранительных органов реальных экономических и людских издержек дорожного травматизма в сравнении с относительно более низкими затратами на правоприменительную деятельность • Осознание экономии, которую можно достичь благодаря стратегическому планированию правоприменительной работы
Чрезмерная “мягкость” правоприменения	• Улучшение подготовки рядового и командирского состава и административного руководства органов правопорядка с упором на риски для водителей, пассажиров и общества
Солидарность инспектора с водителем: • Мнение о том, что ремни безопасности якобы неудобны, некомфортабельны или вообще не нужны • Стоимость штрафов	• Информирование инспекторов полиции о рисках, связанных с неиспользованием ремней безопасности • Просвещение общественности
Неадекватность или неэффективность потенциала полиции или стратегий осуществления полицейской работы и представление о том, что обеспечить контроль на фоне повсеместного несоблюдения слишком сложно	• Разработка комплексной стратегии по правоприменению • Выявление пусть даже небольших примеров успешной деятельности и распространение о них информации • Тиражирование успешных примеров “хорошей практики” • Адресная работа по принудительному применению закона о ремнях безопасности
Коррупция, включая: • Присвоение штрафов сотрудниками полиции без их передачи в соответствующие органы • Незаконное и неэтичное игнорирование нарушений за взятки(подкуп)	• Меры по борьбе против коррупции • Понимание, что коррупция подрывает любые действия по борьбе за безопасность дорожного движения • Совершенствование обучения и подготовки личного состава • Повышение жалования сотрудников полиции после прохождения ими соответствующей подготовки • Поощрение соблюдения этического кодекса/надлежащих норм поведения

4.4.7 Резюме раздела: расширение использования ремней безопасности посредством правоприменения

Последовательный контроль за исполнением законов о ремнях безопасности со стороны дорожной полиции является одним из наиболее эффективных методов повышения и сохранения высоких уровней использования ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств.

Главная задача правоприменения – обеспечить, чтобы все водители и пассажиры на всех дорогах и в любое время были пристегнуты ремнями безопасности. Первым результатом правоприменительной работы служит увеличение коэффициента использования ремней, приводящее к сокращению числа дорожно-транспортных травм и степени их тяжести.

Контрольный перечень по правоприменительной деятельности может выглядеть следующим образом:

- До начала кампании по правоприменению правительству и другим ведомствам необходимо подать соответствующий пример, сделав использование ремней безопасности обязательным для своих сотрудников; необходимо проинформировать общественность о введении более строгого контроля за исполнением закона о ремнях безопасности, любых изменениях этого закона и наказаниях за его нарушение.
- Необходимо укрепить работу по линии правоприменения путем выработки стратегического, основанного на достоверной информации подхода, включающего повышение демонстративности правоприменения; повторение правоприменительных кампаний; строгое и последовательное правоприменение; и широкую популяризацию правоприменительной работы.
- Оценить возможности органов правопорядка по активизации правоприменительной работы и изучить способы включения мер по контролю ремней безопасности в другую полицейскую работу.
- Изучить вопрос о поэтапном ужесточении действий органов правопорядка после выявления нарушителей, например начиная с предупреждения и разъяснения нового законодательства и заканчивая наложением штрафов.
- Изучить возможность назначения “ответственного” в рядах самой полиции, что обеспечит необходимую привязку деятельности в правоохранительных органах и будет содействовать постановке контроля за исполнением законов ремнях безопасности на устойчивую основу.
- Обеспечить, чтобы оформление нарушений осуществлялось быстро и справедливо вне зависимости от статуса нарушителей.
- Договориться о минимальном годовом показателе соблюдения на основе контрольных обследований использования ремней безопасности.
- Договориться о целевом показателе использования ремней безопасности на национальном и местном уровнях в качестве основы для мобилизации поддержки и необходимых ресурсов.

4.5 Расширение использования: добровольные меры



Добровольные меры, включая рекламные кампании, просвещение и подготовку, системы регламентации и поощрения со стороны работодателей и схемы страхования и стимулирования, имеют важнейшее значение для повышения осведомленности и понимания преимуществ использования ремней безопасности в поддержку законодательных и правоприменительных усилий, стимулируя добровольное использование и, в конечном итоге, обеспечивая устойчивое долгосрочное повышение показателей применения ремней безопасности.

4.6 **Расширение использования: рекламные кампании**

Рекламная кампания, как правило, составляет наиболее заметную часть инициативы по повышению уровня использования ремней безопасности, и часто ее путают с самой такой инициативой в целом. Типичная рекламная кампания может включать в себя компоненты, перечисленные в Таблице 4.6.

Под рекламно-пропагандистской деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения понимается широкий комплекс мероприятий, направленных на информирование, консультирование, стимулирование и убеждение целевой аудитории выбрать ту или иную модель поведения. Сама по себе рекламно-пропагандистская деятельность имеет ограниченную эффективность, но она составляет неотъемлемую часть скоординированной программы в поддержку законодательства.

Разовая кампания, – даже если она включает в себя целенаправленное правоприменение, – не способна оказать устойчивое долгосрочное воздействие на расширение использования ремней безопасности; чтобы этого добиться, необходима систематическая правоприменительная работа, сопровождающаяся повторением основных коммуникативных сообщений кампании.

Рекламно-пропагандистские кампании имеют важное значение и могут быть эффективными, даже если законодательство об обязательном использовании ремней безопасности еще не принято, благодаря привлечению внимания к гуманитарным и экономическим преимуществам, связанным с использованием ремней безопасности. Именно проведение таких кампаний способствует росту добровольного использования. Обзор уровней использования ремней в 15 странах показал, что показатель добровольного пользования до введения законодательства составляет в среднем 25% от численности населения.

Для успеха законодательного регулирования ремней безопасности насущно важным является понимание преимуществ их использования. Повышение осведомленности заинтересованных сторон снижает любое потенциальное сопротивление, на которое может натолкнуться введение такого законодательства в будущем.

Для проведения рекламно-пропагандистской кампании потребуются опыт в области маркетинга и рекламы, разработка конкретных целей кампании, формулирование коммуникативных сообщений кампании, определение целевой аудитории, определение графика осуществления и методики оценки инициативы.

Таблица 4.6 Компоненты рекламной кампании

Компонент кампании	Основание для рассмотрения
Телереклама	Охват большой целевой аудитории. Краткость основного коммуникативного сообщения. Аудио-визуальная коммуникация. Этот способ не эффективен для длинных коммуникативных сообщений.
Радиореклама	Охват большой целевой аудитории. Краткость коммуникативного сообщения. Сообщение может воздействовать на водителя, слушающего радио за рулем. Аудиокоммуникация.
Реклама в печати	Охват большой целевой аудитории. Краткость сообщения. Используется для привязки к общественно полезной информации в СМИ. Восприятие ограничено уровнем грамотности населения. Может быть основой для устной передачи от человека к человеку.
Наружная реклама, например, придорожные щиты, надписи на такси, машинах полиции, общественном транспорте	Краткость коммуникативного сообщения, рассчитанного на участников дорожного движения. Этот вид кампании может воздействовать на широкий круг таких участников, может закреплять восприятие видео и фотоматериалов по телевидению и в печати.
Торжественный запуск кампании	Осведомленность широкой общественности, информированность органов власти, бесплатное привлечение СМИ. Возможность для двусторонней коммуникации на брифингах для СМИ. Может быть основой для устной передачи от человека к человеку.
Серийные мероприятия по связям с общественностью	Более подробные разъяснения инициативы. Углубленный анализ. Доверие со стороны общественности. Возможность участия ведущих фигур кампании. Могут быть привязаны к общественным и массовым мероприятиям. Обеспечивают возможность для участия местной общественности и для "локализации" коммуникативных сообщений кампании.
Интервью, презентации и статьи в СМИ	Подробные разъяснения инициативы. Доверие со стороны общественности. Возможность участия ведущих фигур кампании. Возможность для двусторонней коммуникации.
Распространение методики организации работы на региональном или местном уровнях	Поддержка региональных вкладов, поддержка деятельности СМИ и мероприятий по связям с общественностью на региональном уровне. Возможность "локализации" вопросов. Возможность экспозиции для видных деятелей, являющихся ведущими фигурами кампании на местном уровне. Основа для информирования общественности на массовых мероприятиях на местном или сельском уровнях.
Мероприятия, разрабатываемые и финансируемые для осуществления на местах	Позволяют получить информацию в поддержку дальнейшего освещения в местных СМИ. Может обеспечивать местную привязку вопросов и поддерживать действия на местном уровне.
Спонсорство спортивных и культурных мероприятий	Хорошо подходит для позиционирования кампании и создания бренда. Может обеспечивать доступ к видным фигурам, пользующимся большим авторитетом в обществе. Привязка к конкретным вопросам безопасности движения может оказаться затруднительной и требует тщательного анализа.
Пропаганда работы, проводимой по линии правоприменения	Укрепляет эффект сдерживания в поддержку краткосрочного изменения в поведении. Оказывает мощное воздействие на текущее поведение, если деятельность по линии правоприменения достаточно положительно воспринимается населением.
Интервью с ключевыми фигурами: сотрудниками полиции, известными деятелями и религиозными лидерами	Возможность участия ведущих фигур кампании. Авторитет кампании. Возможность для двухсторонней коммуникации.
Пропагандистские мероприятия на базе общин или школ	Повышают интерес со стороны общественности/целевых групп. Возможность для закрепления положительных моделей поведения. Привязка к школьному курсу безопасности на дорогах для детей. Возможность через детей воздействовать на поведение их родителей на дорогах. Влияние может быть ослаблено в обществах, в которых не поощряются "поучения" со стороны детей.



Автобус Коста-Рика

4.6.1 Цели кампании

Кампания по пропаганде ремней безопасности преследует цель убедить водителей и пассажиров автотранспортных средств пристегиваться ремнями безопасности и изменить свое поведение на основе признания доказанных социально-экономических и гуманитарных преимуществ их использования.

Самый важный аспект любой кампании – хорошо представлять себе, чего она должна достигнуть. Такие цели могут быть определены количественно. Например, население можно проинформировать о том, что “с декабря 2008 года все водители и пассажиры по закону будут обязаны пристегиваться ремнями безопасности”.

Для проведения успешной кампании важно пользоваться инструментарием социального маркетинга. Социальный маркетинг – это средство воздействия на культуру общества в целях склонения к принятию или изменению идей, позиций, образа и моделей поведения или же отказу от них (15). Для того чтобы кампания соответствовала принципам социального маркетинга:

- она должна быть ориентирована на какой-либо однозначно понимаемый посыл;
- она должна проводиться в запоминающейся форме;
- ее целевая аудитория должна быть четко определена.

Перед кампанией могут ставиться различные цели в зависимости от действующего законодательства и степени использования ремней безопасности. Они включают в себя:

- повысить осознание общественностью того, что ремни безопасности могут предотвращать серьезные увечья и смерть;
- повысить осознание того, что всякий водитель и пассажир находятся в большей безопасности, если они пристегнуты;
- побудить население покупать автомобили, оснащенные ремнями безопасности и пользоваться ремнями;
- донести мысль о том, что использование ремней безопасности теперь является обязательным;
- проинформировать население о том, что использование ремней безопасности теперь проверяется и разъяснить наказания для нарушителей;
- поощрять обеспечение исполнения законов о ремнях безопасности полицией.

Каждая из этих целей должна поддаваться количественному выражению. Для этого первым делом необходимо установить:

- современный уровень осознания степени безопасности ремней безопасности, их доступность и стоимость и юридические требования в отношении ремней безопасности (см. раздел 4.6.2 об исследованиях рынка);
- современный уровень использования ремней безопасности как водителями, так и пассажирами, в зависимости от расположения сиденья, в городах и сельской местности;
- современный уровень правоприменения (см. практический пример Аргентины).



ОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Кампания «Давайте бороться за жизнь», пропагандирующая использование ремней безопасности в Аргентине

Кампания “Luchemos por la Vida” («Давайте бороться за жизнь») была основана в 1990 г. для содействия применению ремней безопасности в Аргентине. Перед началом проведения кампании по пропаганде использования ремней безопасности в Буэнос-Айресе был проведен на базе систематических наблюдений анализ реального уровня использования ремней безопасности водителями и передними пассажирами, а затем регулярные обследования такого рода проводились на ежегодной основе. Наблюдения велись в различных местах города в дневное и ночное время, в выходные и рабочие дни и для транспортных средств различных типов. В каждом случае обследовалось не менее 4000 транспортных средств. По данным наблюдений, в ноябре 1990 г. ремнями безопасности были пристегнуты только 0,2% водителей и пассажиров.

В марте 1992 г., после проведения первой незамысловатой кампании по радио и телевидению уровень использования ремней безопасности вырос до 3,1% для водителей и 2,2% – для пассажиров на передних сиденьях.

В июле 1992 г., после принятия закона об обязательном использовании ремней безопасности на передних и задних сиденьях, уровень их использования вырос до 32% без каких бы то ни было мер по правоприменению. Однако воздействие этого законодательства оказалось недолговечным из-за полного отсутствия правоприменительной деятельности. К июлю 1995 г. только 13% водителей и 11% пассажиров передних сидений пристегивались ремнями безопасности. Новый закон и новая кампания вновь повысили этот показатель до 32% для водителей и 30% для пассажиров на передних сиденьях в апреле 1996 г., но ввиду отсутствия правоприменительной практики они вновь упали намного ниже 20%.

В мае 1999 г. организаторы “Luchemos por la Vida” инициировали новую кампанию, “Спасем 1100 жизней благодаря использованию ремней

безопасности”. Это кампания широко пользовалась услугами радио и телевидения в соответствии со своими целями для развенчания мифов и заблуждений большинства населения по поводу использования ремней безопасности и распространяла информацию о последствиях аварий для не пристегнутых ремнями пассажиров. Людей также побуждали писать президенту, губернаторам и городским главам, подчеркивая их ответственность за ежегодную потерю 1100 жизней из-за отсутствия контроля за использованием ремней безопасности. Широко использовалась наружная реклама на обочинах дорог и пунктах взимания дорожной платы. Стимулирующую роль в ходе кампании сыграла и получившая широкую огласку авария, в которой бывший президент страны был выброшен из своего автомобиля и едва не погиб. Уровень использования вырос до 27% в ноябре 1999 г., но, как это уже отмечалось ранее, вновь постепенно упал до 22% в июне 2004 года.

В результате кампании и лоббирования властей в октябре 2004 г. в Буэнос-Айресе была начата правоприменительная деятельность, включавшая в себя информирование и решительные действия полиции. Ее результаты оценивались организацией “Luchemos por la Vida” и к концу первой недели показатели составили 86% для водителей и 83% для пассажиров на передних сиденьях. Как показал опрос водителей, 98% считали ремни безопасности полезными в случае аварии, а 81% соглашались с необходимостью контроля за соблюдением законодательства.

Хотя правоприменительная деятельность не носила устойчивого характера, показатели использования в марте 2005 г. все еще превышали 75%. Организация “Luchemos por la Vida” относит это на счет продолжавшихся в течение длительного времени кампаний по повышению информированности, которые позволили сделать изменение поведения, вызванное правоприменительной кампанией, постоянным и привычным (16).

4.6.2 Создание коммуникативных сообщений кампании

Прежде чем начинать разработку коммуникативных сообщений кампании по пропаганде ремней безопасности, необходимо на основе знания местных условий и исследований рынка выявить факторы, ограничивающие использование ремней безопасности. Также необходимо выбрать основную целевую аудиторию, которой могут быть, например, пассажиры на передних или задних сиденьях, или же дети, пользующиеся удерживающими системами (см. раздел 2.2.2 об оценке уровней использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств).

Чтобы выявить степень знания целевой аудиторией положений законодательства, а также мнения, воззрения, опасения и мотивацию представителей групп высокого риска, которые чаще всего провоцируют аварии в состоянии алкогольного опьянения, используются маркетинговые исследования. Одним из первых шагов этого процесса является определение целевой аудитории и сбор о ней информации, имеющей отношение к проведению кампании.

Диагностическое тестирование

Первый шаг при создании коммуникативных сообщений кампании заключается в формировании небольшой группы представителей основной целевой аудитории. С ними необходимо провести обсуждения с целью:

- выяснения и понимания, почему они не пользуются ремнями безопасности;
- определения стимулов, которые могли бы использоваться для изменения отношения и поведения целевой аудитории.

Разработка коммуникативных сообщений и материалов кампании

На основе информации, полученной по итогам диагностического тестирования целевой аудитории можно разработать набор коммуникативных сообщений и материалов кампании, с тем чтобы стимулировать изменение в образе мышления и поведения в отношении использования ремней безопасности. Органы, отвечающие за безопасность дорожного движения, обычно нанимают для подготовки этих продуктов рекламные агентства.

После этого предварительные коммуникативные сообщения и материалы кампании тестируются на небольших группах представителей целевой аудитории нанятым для этого агентством по маркетинговым исследованиям. Поручать проведение этого тестирования самим разработчикам материалов не следует, поскольку вряд ли они будут склонны к самокритике. Цель тестирования состоит в том, чтобы выявить наиболее эффективное коммуникативное сообщение и метод его донесения до целевой аудитории, чтобы изменить ее представления и поведение в отношении использования ремней безопасности.

Коммуникативное сообщение кампании:

- должно быть простым, внятным и запоминающимся;
- должно соответствовать специфике конкретной страны с учетом ее социальных и культурных стандартов;
- не должно быть оскорбительным по отношению к какой-либо группе;
- должно быть актуальным для выбранной целевой аудитории и не обязательно касаться всего населения в целом.

Полезно сделать это коммуникативное сообщение “брендом” кампании. Ибо задача заключается в том, чтобы преподнести идею о необходимости пристегиваться ремнями безопасности, а не в рекламе государственного органа, ответственного за проведение кампании. Привязанные к конкретным условиям и адресные коммуникативные сообщения зачастую приносят наилучшие результаты с точки зрения безопасности дорожного движения (2).



Человечное и эмоциональное ключевое послание кампании (*Por Amor use el Cinturón* – “Пристегнитесь ради любви”) строится на концепции любви и ответственности, а эмблемой кампании служит дорожный знак в виде сердца, надежно удерживаемого ремнем безопасности.

Автоклуб Коста-Рики

4.6.3 Донесение информации до целевой аудитории

Целевая аудитория должна воспринимать коммуникативные сообщения кампании в качестве актуальных лично для себя.

В зависимости от бюджета, задач и целевых аудиторий кампании, для коммуникации сообщений могут использоваться разные информационные средства. Некоторые из них лучше подходят для определенных целевых групп, по сравнению с другими; например, газеты могут быть эффективнее для людей среднего возраста, кинофильмы – для молодежи, а радиопередачи – для сельских жителей. Компетентное рекламное агентство должно быть в состоянии рекомендовать наилучшие пути донесения информации до различных целевых аудиторий.

Кампания должна быть в состоянии корректировать свой подход для учета особенностей различной аудитории при сохранении основного коммуникативного сообщения практически неизменным. Например, поначалу

кампания может осуществляться в городских районах или быть ориентирована на молодежь. После этого несколько иные подходы понадобятся для того, чтобы донести тот же самое сообщение до сельских жителей или аудитории более старшего возраста.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Кампания по пропаганде ремней безопасности, побуждающая молодежь пристегиваться на заднем сидении, Польша

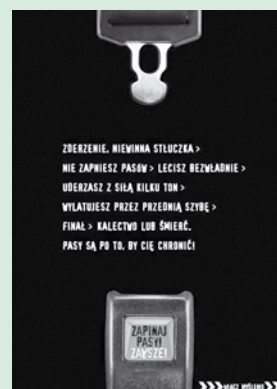
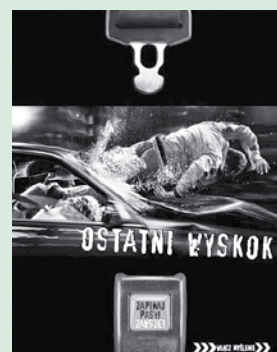
Первая национальная кампания по пропаганде ремней безопасности в Польше была начата в середине сентября 2005 г. На основе результатов научных исследований о том, что самые низкие показатели их использования отмечаются среди молодых людей на задних сиденьях автомашин, в качестве целевой группы была выбрана молодежь (18–24 лет), и сообщение кампании было адресовано главным образом пассажирам на задних сиденьях. Исследования показали, что причины, по которым эти люди не пристегиваются, были следующими:

- им казалось, что они в состоянии контролировать дорожно-транспортную обстановку, и они были убеждены в том, что они могут управлять риском;
- у них отсутствовала привычка пристегиваться ремнем безопасности.

Цели кампании заключались в том, чтобы повысить уровень использования ремней безопасности и превратить их использование в социальную норму путем:

- достижения осознания ими того, что дорожные аварии – это реальная и непредсказуемая угроза и что неиспользование ремней безопасности может быть причиной смерти и серьезного увечья;
- опровержение заблуждений и мифов, связанных с ремнями безопасности;
- формирование привычки пристегиваться ремнем безопасности на заднем сидении.

Как показали результаты оценки, кампания достигла 93% целевой аудитории, т.е. молодых людей в возрасте 18–24 лет. Уровень использования ремней безопасности на заднем сидении по результатам опросов вырос с 34% до 66%, а по результатам наблюдений – с 38% до 50% – сзади и с 74% до 84% – спереди. В период проведения кампании, который совпал по времени с периодом традиционно высокой смертности на дорогах в стране, было зарегистрировано снижение такой смертности на 10% (17).



4.6.4 Творческие концепты

Творческому началу в рекламно-пропагандистских кампаниях зачастую не уделяется должного внимания. Обзор пропагандистских кампаний по всему миру позволил выявить ряд общих творческих элементов, которые могут быть положены в основу будущих кампаний (Таблица 4.7).

Таблица 4.7 Общие элементы, призванные усилить творческое начало в пропагандистских кампаниях по безопасности дорожного движения

Общие элементы	Желаемый эффект
Шоковая тактика, например визуальное моделирование столкновения, демонстрации в реальном масштабе времени (см. примечание о шоковой тактике)	Эмоциональный отклик на стимулирующее воздействие
Правоприменение	Принятие морального решения. Фактор страха; желание сохранить водительские права, сохранить свой статус и независимость
Чувство неловкости и стыда (например, при наложении штрафа)	Выбор стиля жизни, нежелание терять доход
Осведомленность, образованность, способность к самоанализу	Осознанное решение, принятое на основании уровня осведомленности
Одобрение со стороны окружающих	Формирование чувства социальной ответственности и приемлемости через использование видных общественных деятелей, звезд спорта или телевидения
Память/воспоминание	Подсознательное решение, которое принимается почти автоматически
Частота повторения сообщения/призыв к действию	Моментальное решение/соблюдение закона

Творчески необходимо подходить не только к замыслу, но и к планированию и выбору приемлемого средства массовой информации, что будет зависеть от национальных условий и имеющегося бюджета. Маркетинговые исследования призваны определить конкретное средство массовой информации, которое будет воздействовать на определенную демографическую группу. Например, для водителей, отправляющихся на работу, в утренние часы можно использовать радиоэфир, а также повторные напоминания с помощью рекламных щитов на автозаправочных станциях и автостоянках.



Шоковая тактика

При проведении кампаний широко используется так называемая шоковая тактика. Полагают, что яркие, воздействующие на психику изображения вызывают эмоциональную реакцию граждан, апеллирующую к их чувству ответственности на дорогах. Однако наиболее верным способом проведения эффективной кампании по безопасности дорожного движения является отыскание простого для понимания и вызывающего доверие сообщения, ориентированного на конкретную аудиторию.

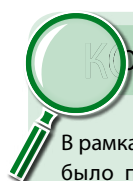
Используя для передачи сообщения только шоковую тактику, можно вызвать привыкание целевой аудитории, поэтому для получения такого же эффекта в будущем каждую новую рекламную акцию придется делать все более шокирующей.

Фактор стоимости может играть немаловажную роль при выборе используемого средства массовой информации. Исследования показали, что низкобюджетные рекламные кампании могут быть столь же эффективными, что и высокобюджетные, при условии, что коммуникативное сообщение будет понятно целевой аудитории (18). Крупные капиталовложения делают возможным распространение материалов по дорожной безопасности в больших количествах, но при этом стоимость рекламы может быть существенно снижена за счет правительственных и корпоративных дотаций.



Инициативы с привлечением людей в качестве моделей для подражания

Привлечение конкретных людей в качестве моделей для подражания может стимулировать использование населением ремней безопасности до введения соответствующего законодательства. Конкретный выбор таких фигур будет зависеть от целевой аудитории кампании. Например, такой целевой аудиторией могут быть молодые люди, составляющие значительную долю среди жертв автокатастроф. В этом случае моделями для подражания, которых всегда должны видеть в автомашинах пристегнутыми, могут быть звезды эстрады, кино и телевидения, или же известные спортсмены. Для иной целевой группы такими моделями могут быть известные ученые, врачи или успешные бизнесмены. На молодых родителей могут воздействовать примеры звезд, которые всегда пользуются для перевозки своих детей рекомендованными удерживающими устройствами.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Пропагандистская кампания в Иордании

В рамках пропагандистской кампании в Иордании было принято решение обеспечить сплошной охват страны с использованием телевидения, радио, газет, мечетей и церквей. Это оказалось особенно эффективным, позволив увеличить уровень использования ремней на 47%. Реклама на телевидении стоит недешево, однако в Иордании телевидение и несколько радиоканалов принадлежат государству, поэтому эфирное время в накладные расходы кампании не входило. По

телевидению было показано три часовых дискуссии, на которых обсуждались преимущества использования ремней безопасности, а также пятьдесят 30-секундных рекламных роликов. Для передачи сообщений о необходимости соблюдения правил безопасности дорожного движения были использованы общественно-политические передачи на самой популярной радиостанции. Реклама акция на радио продолжалась дольше, чем на телевидении (20).



ОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Кампания по применению ремней безопасности, Сахалин, Россия

Кампания по пропаганде использования ремней безопасности на Сахалине поддерживается Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Сахалина (ГИБДД) и Сахалинским партнерством по вопросам дорожной безопасности. Кампания проводится на ежегодной основе, и мониторинг уровней использования ремней безопасности осуществляется регулярно на основе наблюдений и данных, собираемых автоинспекцией во время проверок водителей и при выездах на ДТП. Проект состоит из следующих компонентов: просвещение и повышение информированности, правоприменительный контроль и оценка эффективности.



Кампания по пропаганде использования ремней безопасности 2005 г.

Прежде чем приступить к разработке этой кампании, на Сахалине провели подробный анализ общественного мнения для выяснения причин, по которым местные жители предпочитают не пристегиваться ремнями безопасности. Предполагалось, что это будет чрезвычайно важно для разработки кампании, которая смогла бы эффективно бороться с подобными причинами, позволяя проектной группе соответствующим образом скорректировать идеи и ключевые сообщения кампании. До официального старта кампания прошла тщательную проверку на ряде фокус-групп. Эта работа была призвана обеспечить эффективное воздействие разработанных материалов на целевые аудитории (в ходе пробных испытаний проектная группа могла вносить соответствующие изменения для достижения максимального эффекта).

Кампания проходила в два этапа. Первый этап был посвящен информированию общественности: широкое освещение в СМИ ключевых сообщений, делавших основной упор на то, почему необходимо пристегиваться ремнями. На втором, более важном

этапе, началась правоприменительная кампания по закреплению в сознании населения того факта, что использование ремней безопасности является требованием закона и нарушение этого требования влечет за собой наказание в виде штрафа. Проектная группа выяснила, несмотря на то, что по закону использование ремней безопасности в России является обязательным, из-за нехватки кадров ГИБДД не имеет возможности контролировать выполнение этого закона в первоочередном порядке. Глава местного управления ГИБДД обещал обеспечить ужесточение контроля за использованием ремней безопасности на Сахалине во время правоприменительного этапа.

Исследования, проведенные до и после кампании 2005 года, свидетельствуют об увеличении уровней применения ремней безопасности в черте города (Южно-Сахалинск) с 3,8% до 13,9% и в сельской местности – с 26,8% до 51,8%. Кампания по пропаганде использования ремней безопасности 2006 г.

В стремлении добиться более существенного повышения показателей использования ремней безопасности, в середине 2006 г. началась вторая кампания. Проектная группа проанализировала результаты первой кампании и решила уделить больше внимания:

- обеспечению последовательного правоприменения на протяжении всего периода осуществления кампании;
- созданию устойчивого положительного восприятия преимуществ использования ремней безопасности;
- выходу на более обширную аудиторию с использованием более широкого набора СМИ;
- осуществлению кампании в летний период, когда аварийность на дорогах достигает на Сахалине своего пика.

В 2006 году была расширена и география кампании путем проведения акций в небольших населенных пунктах. Видео- и радиоматериалы кампании были обновлены с учетом наступления летнего сезона и более высокого уровня правоприменения. Кампания началась с активной пропаганды в местных СМИ и проходила с мая по середину ноября 2006 г. До и после кампании проводились дополнительные исследования для измерения эффективности проекта и изучения мнений о подходе, избранном для проведения кампании.

Продолжение...

Продолжение с пред. стр.

По данным опроса общественного мнения, 86,7% населения увидели и прослушали сообщения кампании (В опросе участвовали 403 жителя из разных районов г. Южно-Сахалинска. Поэтому процент видевших и слушавших сообщения кампании высчитан из этого количества людей, а не от общего количества населения), а самыми эффективными средствами коммуникации были телевидение, радио и рекламные плакаты.

Самую важную роль при разработке и осуществлении двух последовательных кампаний сыграли следующие меры:

- политическая поддержка кампании руководством на самом высоком уровне;
- взаимодействие с местными заинтересованными сторонами из различных секторов;
- хорошо организованная и освещенная работа по контролю за выполнением положений законодательства о дорожном движении;
- профессиональная разработка материалов кампании с использованием фокус-групп;
- сбор данных об уровнях использования ремней безопасности до и после кампании с использованием хорошо зарекомендовавших себя на международной основе методов;



- предстартовые информационно-разъяснительные мероприятия для представителей СМИ и работников автоинспекции для повышения степени осознания этими ключевыми заинтересованными сторонами рисков, связанных с неиспользованием ремней безопасности;
- широкое освещение в СМИ с использованием местных примеров из жизни;
- итоговые опросы мнения основных заинтересованных сторон после проведения кампании.

Как показали исследования, проведенные до и после кампании 2006 г., уровень использования ремней безопасности в черте города (Южно-Сахалинск) вырос с 14,3% до 22,7%, а в сельской местности – с 56,1% до 77,9% (19). Наблюдения 2007 г. показали, что уровень использования достигал 64,8% накануне кампании 2007 г. и поднялся до 76,6% после ее проведения 2007 г.

4.6.5 Выбор агентства для проведения кампании

Успешная рекламно-пропагандистская кампания может быть осуществлена квалифицированными специалистами государственного ведомства, но, как правило, для нее требуются экспертные знания профессионального маркетингового или рекламного агентства. При этом общий контроль за кампанией должен оставаться в руках ответственной государственной организации. Кампания может также потребовать привлечения органов по связям с общественностью и научно-исследовательского института, если государственная организация сама не в состоянии выполнить эту работу.

При отборе рекламного агентства первым делом необходимо подготовить тендерный документ с изложением общих задач и целей кампании, ее сроков и бюджета. Цель тендерного документа – оценить способность участвующих в тендере агентств выполнить порученную работу. Исходя из полученных первоначальных заявок, необходимо составить короткий список агентств, руководствуясь следующим:

- предыдущим опытом участия агентств в кампаниях по социальному маркетингу;

- их творческим потенциалом;
- месторасположением;
- способностью покупки места и эфирного времени в СМИ;
- размеров агентства.

После этого вошедшим в такой короткий список агентствам предлагают подать заявки на работу с изложением творческих идей, планов работы со СМИ и бюджетов.

Примеры мер, связанных с организацией рекламно-пропагандистской кампании по ремням безопасности, приводятся на Рис. 4.5.

4.6.6 Работа со СМИ

СМИ, – включая печатные СМИ, электронные СМИ и Интернет, – выполняют различные функции в любой кампании по просвещению общественности. Они будут заинтересованы в самой кампании и будут освещать ее цели, содержание и ход. Они могут ее поддерживать, но с такой же вероятностью могут быть ее оппонентами, вплоть до организации встречных кампаний. Поэтому важное значение имеет информирование СМИ о предстоящей кампании и четкое и убедительное изложение мотивов кампании.

Во время самой кампании необходимо регулярно информировать СМИ о ее ходе и о том, насколько успешно она достигает поставленные цели. Это может делаться либо государственным ведомством, либо внешним агентством по связям с общественностью.

4.6.7 Этапы кампании по отношению к законодательству о ремнях безопасности

Необходимо тщательно продумать этапы рекламно-пропагандистской кампании, соотнося их с действиями в смежных областях, например изменениями законодательства или проведением правоприменительной работы. Согласование инициатив имеет особо важное значение. Это могут быть некоторые или все из этапов, перечисленных в Таблице 4.8, в зависимости от состояния действующего в настоящий момент законодательства об использовании ремней безопасности и состояния работы по правоприменению.

Рис. 4.5 Меры по организации рекламно-пропагандистской кампании по ремням безопасности

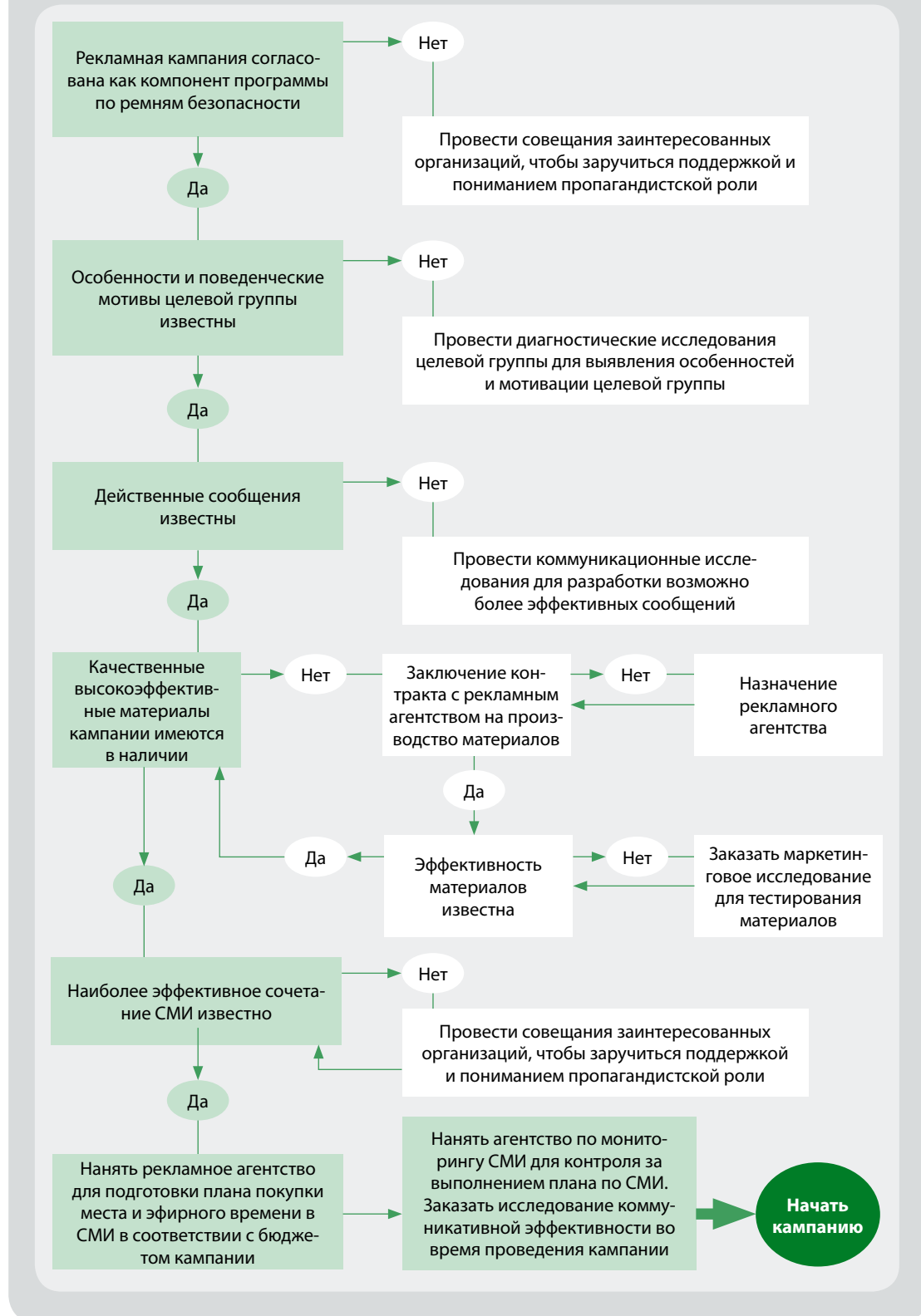


Таблица 4.8 **Этапы кампании по отношению к законодательству о ремнях безопасности**

Законодательная ситуация	Пропагандистская деятельность и ее цели
Законодательство о ремнях безопасности отсутствует	Просвещение общественности, чтобы стимулировать добровольное использование ремней, путем: • разъяснения преимуществ использования ремней безопасности; • информирования потенциальных пользователей о наличии ремней и их стоимости; • распространение информации о том, с какого времени использование ремней безопасности станет обязательным.
Новое законодательство принято, но еще не вступило в силу	Этап консультирования по мере приближения даты вступления новых правил в силу: • обеспечить, чтобы для введения нового законодательства была выбрана запоминающаяся дата; • закрепить в сознании мысль о важности использования ремней безопасности; • разъяснить санкции за несоблюдение новых правил.
Законодательство вступает в силу	Этап маркетинга – пожалуй, самый важный этап, – на котором следует: • разъяснять преимущества использования ремней безопасности; • распространять дополнительную подробную информацию о последствиях неиспользования ремней безопасности с точки зрения как возможных травм, так и риска штрафных санкций; • закрепить сообщение в сознании тех, кто использует ремни безопасности нерегулярно. <i>Примечание:</i> На этом этапе, возможно, сначала лучше всего обеспечивать исполнение правил только посредством предупреждений, хотя кампания станет наиболее эффективной, когда будет налажен всесторонний правоприменительный контроль.
Законодательство прочно вступило в силу	Периодическая, но регулярная текущая работа с целью: • закрепления сообщения в сознании тех, кто использует ремни безопасности; • напоминания тем, кто начинает забывать о необходимости использования ремней безопасности; • дальнейшего разъяснения последствий неиспользования ремней безопасности. <i>Примечание:</i> Периодическая маркетинговая деятельность позволяет закрепить сообщение и обеспечивает более высокую затратоэффективность по сравнению с постоянной маркетинговой деятельностью.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Законодательство и кампании по использованию ремней безопасности в Великобритании

Закон для изготовителей, обязывающий устанавливать ремни безопасности на передних сиденьях выпущенных в Европе транспортных средств, был принят в 1965 г. Несмотря на принятие новых законов, использование ремней безопасности осталось на низком уровне. Поэтому в начале 1970-х гг. была показана серия рекламных роликов с участием знаменитости, в которых рассказывалось об опасности быть выброшенным из автомобиля через лобовое стекло. Эта рекламная кампания продолжалась более 10 лет, способствуя повышению осознания необходимости использовать ремни безопасности и подготавливая почву для принятия в 1983 г. закона об обязательном использовании ремней безопасности на передних сиденьях.

После принятия этого закона показатели использования ремней безопасности спереди превысили 90% и затем неизменно оставались на этом уровне. В 1989 г. было введено требование об обязательном использовании ремней безопасности детьми до 14 лет на задних сиденьях, которое в 1991 г. было распространено на всех пассажиров.

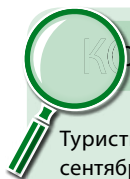
Это были первичные законы, и их соблюдение строго контролировалось.

Принудительные меры, просвещение и реклама подготовили почву для будущих кампаний по увеличению уровня использования ремней безопасности, особенно пассажирами задних сидений и подростками. Для повышения осознания риска, которому подвергаются не пристегнутые пассажиры, использовались рекламные ролики по телевидению и радио, ориентированные на всех взрослых и родителей.

В 1998 г. ремнями безопасности на задних сиденьях пользовались только 43% взрослых, и была разработана новая кампания. Исследования показали, что многие пассажиры на передних сиденьях ежегодно

гибли из-за того, что при аварии в них врезались не пристегнутые ремнем пассажиры задних сидений. Идея кампании строилась на донесении мысли об ответственности человека за причинение травмы другому человеку и о масштабах неконтролируемого перемещения при отсутствии ремня во время аварии, которая, как оказалось, способна оказать мощное воздействие на население. В результате была разработана кампания "Джулия" о том, как подросток, выброшенный с заднего сиденья автомобиля при аварии, убивает свою мать. Кампания оказалась весьма эффективной, увеличив уровень признания того, что не пристегнутые пассажиры задних сидений могут "убить или серьезно ранить водителя", с 46% до 62%. Самое важное, уровень использования сзади ремней безопасности после этой кампании вырос с 48% до 59%. Ролик этой кампании демонстрировался вплоть до 2002 г., и к апрелю 2006 г. уровень использования взрослыми ремней безопасности на задних сиденьях составлял 69%.

Самый последний телевизионный рекламный ролик – «Повернуть время вспять» – показывает, что происходит с тремя молодыми людьми в случае аварии, если они не пристегнуты ремнями, затем та же самая последовательность событий показывается для случая, когда они пристегнуты. Цель кампании по пропаганде ремней безопасности – донести до водителей и пассажиров мысль о важности использования ремней безопасности как на передних, так и на задних сиденьях. Она основана на донесении мысли о том, что настоящее столкновение происходит внутри автомобиля (удар человека о лобовое стекло, приборную панель и других пассажиров). Особое внимание в стратегии также уделяется водителям, совершающим короткие поездки по городу на невысокой скорости, во время которых многие не пристегиваются ремнями безопасности (21).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: “Прежде чем сесть за руль, подумай!”, Перу

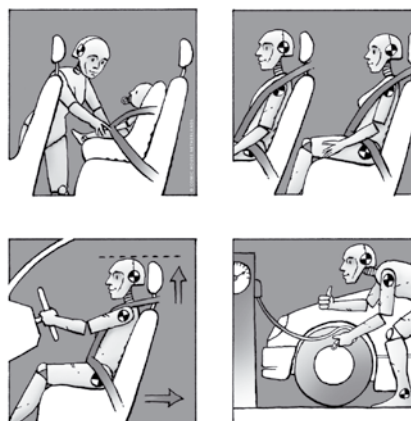
Туристический и автомобильный клуб Перу 29 сентября 2006 года стал инициатором кампании “Прежде чем сесть за руль, подумай!”. Активисты кампании в нарядах автоманекенов вышли на улицы вместе с сотрудниками дорожной полиции, чтобы напомнить водителям о том, что с 1 октября 2006 г. в силу вступает новое законодательство о ремнях безопасности.

Это новое законодательство, которое распространило требование об обязательном использовании ремней безопасности на пассажиров задних сидений, было результатом организованной клубом кампании “Пристегнись ради любви”, вдохновленной успехом аналогичной кампании “Por Amor Use el Cinturón” в 2003–2005 гг. в Коста-Рике (см. пример в разделе 4.2.5).

Была организована пресс-конференция с участием многочисленных партнеров этой кампании, включая руководителя службы дорожной полиции и министра здравоохранения, которые подали личный пример, сфотографировавшись пристегнутыми ремнями для слайда, демонстрируемого в ходе кампании. Клуб сообщил, что ежегодно в Перу 3600 человек гибнут и 600 000 получают ранения в результате дорожных аварий. Это становится причиной огромных страданий и финансовых лишений для их родственников, но от этого страдает и вся страна в целом: финансовые потери от аварий оцениваются в сумме до 1 млрд. долл. США в год. Активисты клуба помогали дорожной полиции проводить на дорогах рейды по проверке использования ремней безопасности. В первый день рейда полицией было выписано 234 штрафа: в 70% случаев – автомобилистам, которые по каким-то

причинам демонтировали ремни безопасности на своих машинах, и в 30% случаев – таксистам, которые также штрафовались, если их пассажиры не были пристегнуты. Большинство людей до последней минуты оттягивали установку ремней безопасности, что, в конечном счете, привело к большим очередям в магазинах и удвоению цен в течение всего лишь двух недель. В результате этого министр транспорта принял решение отложить установку ремней безопасности на задних сиденьях некоторых транспортных средств, включая автобусы дальнего следования, до ноября (10).

THINK BEFORE YOU DRIVE



FIA Foundation
for the Automobile and Society

4.6.8 Оценка кампании

Мониторинг и оценка составляют неотъемлемую часть любых кампаний по безопасности дорожного движения. Именно благодаря мониторингу и оценке заинтересованные стороны в состоянии определить, преуспела ли кампания или потерпела неудачу, и спланировать соответствующим образом последующие кампании.

Первичным результатом кампании по пропаганде ремней безопасности служит использование ремней безопасности всеми водителями и пассажирами. Этот результат лучше всего измерять с помощью регулярных, независимых наблюдений до, в ходе и после кампании. В идеале такие наблюдения должны проводиться через шестимесячные интервалы во время кампании и раз в год после того, как кампания достигла этапа периодического обновления. Стоимость таких обследований следует включать в общую стоимость программы. Способы проведения обследований методом наблюдений были охарактеризованы в Главе 2.

Обследование должно быть достаточно обширным, чтобы выявить различия между людьми разных возрастных групп, мужчинами и женщинами, водителями и пассажирами на передних и задних сиденьях, городами и небольшими населенными пунктами, городскими дорогами и автомагистралями, а также разными районами страны. При выявлении в ходе обследования таких различий может потребоваться корректировка целей кампании для уделения повышенного внимания тем группам, среди которых отмечается наименьший уровень использования ремней безопасности.

Другие, менее прямые результаты также могут поддаваться измерению. К ним относятся знания об использовании ремней безопасности и отношение к ним, количество выписанных полицией штрафов и – при ведении статистики аварий – количество погибших и пострадавших водителей и пассажиров транспортных средств. Изменение знаний и отношений часто происходит медленно, но и оно может быть измерено в ходе регулярных, например, ежегодных обследований, проводимых в форме собеседований. Как и в случае обследований методом наблюдений такие собеседования должны быть в состоянии выявлять различия между группами населения. Иногда существует возможность использования регулярных всеобщих опросов общественного мнения путем добавления в них вопросов, касающихся использования ремней безопасности и других мер по дорожной безопасности. Это может быть весьма полезно для получения более широкой информации, с которой можно затем сверять данные об отношении к вопросам безопасности. Данные полиции и информация о ДТП также могут быть полезны, но они подвержены многочисленным внешним воздействиям и могут не совсем точно отражать эффект кампании.

4.7 Расширение использования: другие добровольные меры

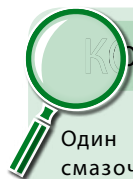
В этом разделе рассматриваются способы регулирования и стимулирования использования ремней безопасности работодателями; просвещение и подготовка; а также схемы страхования и общественного поощрения.

4.7.1 Способы регулирования и стимулирования работодателями

Работодатели призваны сыграть немаловажную роль в расширении использования ремней безопасности, особенно в странах, в которых законодательство и правоприменение еще недостаточно развиты. Компании и государственные организации могут вносить вклад в спасение жизни и здоровья своих работников и подрядчиков путем:

- оснащения транспортных средств компаний и подрядчиков высококачественными ремнями безопасности;
- введения внутри компании правила использования ремней сотрудниками в служебных поездках и при поездках на работу;
- включения требования об установке и использовании ремней безопасности в контракты с дорожными перевозчиками;
- осуществления регулярных проверок использования ремней безопасности работниками и подрядчиками;
- введения поощрений за использование и санкций за неиспользование ремней безопасности;
- информирования и подготовки сотрудников и подрядчиков по безопасной практике автовождения, включая использование ремней безопасности;
- принятия всесторонних систем управления безопасностью дорожного вождения с контрольными показателями безопасности, ответственность за выполнение которых возлагается на всех сотрудников, особенно старшее руководство.

Так, в ходе ряда кампаний по повышению осведомленности общественности в Австралии в 1960-е годы некоторые организации частного сектора добровольно оснастили свой автопарк ремнями безопасности. Это позволило повысить показатели использования почти с нуля до 25%, несмотря на тот факт, что в то время практика установки ремней безопасности не имела широкого распространения (22). Аналогичная инициатива в Индии, возглавленная одним из ведущих производителей горюче-смазочных материалов (см. пример), не только способствовала повышению безопасности его собственных грузоперевозок, но и принесла пользу другим компаниям, которые теперь могут покупать грузовики с более безопасными кабинами и сиденьями.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Инициатива частного сектора, Индия

Один из ведущих производителей горюче-смазочных материалов в Индии принял комплексную систему управления безопасностью для сокращения дорожных рисков и достижения поставленной им перед собой цели исключения смертности и серьезных автокатастроф. У этой компании в любой отдельно взятый момент времени на дорогах находилось более 500 транспортных средств в основном внешних подрядчиков.

Более четырех лет тому назад большинство грузовиков имели деревянные кабины и неразделенные сиденья, которые плохо обеспечивают безопасность и защиту. Эти кабины обычно изготавливались традиционными производителями кузовов, а не самими первоначальными изготовителями транспортного средства.

Для повышения безопасности грузовиков компания поручила автопроизводителям разработать безопасную кабину, внедрив ее в качестве базовой модели. Это включало в себя улучшение кругового обзора, установку регулируемых ремней безопасности и регулируемых сидений для водителя и напарника.

В течение трех лет компания добровольно оснастила новыми сиденьями и ремнями безопасности свыше 2000 грузовиков и побуждает транспортных подрядчиков покупать грузовики, соответствующие



этим спецификациям кабины, в качестве базового оборудования.

Для повышения степени использования ремней безопасности компания включила положение об обязательности применения ремня в заключаемые ею контракты. Она проводит необъявленные проверки и применяет санкции в случае несоблюдения. Регулирование и проверки соблюдения сопровождаются большой разъяснительной работой среди перевозчиков и водителей для повышения осознания ими необходимости использования ремней безопасности и понимания того, что ремни безопасности спасают жизни. Организация также поощряет и награждает водителей за безаварийное вождение.

4.7.2 Просвещение и подготовка

Кампании просвещения общественности о ремнях безопасности имеют важнейшее значение для повышения осведомленности и углубления понимания преимуществ использования ремней безопасности, поощрения добровольного использования и, в конечном счете, достижения устойчивого долгосрочного повышения показателей применения ремней безопасности.



Световое панно компании "СЕСФ Эд компани лтд".

Как и в случае рекламно-пропагандистских кампаний, просветительскую работу никогда нельзя рассматривать в качестве разового мероприятия. Для неизменного повышения показателей использования ремней безопасности необходимо постоянно закреплять и обновлять основные идеи и ориентировать работу на меняющуюся аудиторию.

Программы просвещения и информирования общественности в интересах поощрения использования ремней безопасности способны:

- поощрять и закреплять изменения в поведении;
- мобилизовать более широкую общественную поддержку;
- воздействовать на общественные устои, с тем чтобы сделать использование ремней безопасности социально более приемлемым;
- создавать благоприятные условия для принятия законов и программ, призванных расширить использование ремней безопасности.

Помимо крупных общенациональных рекламно-пропагандистских программ существует и ряд других подходов, позволяющих информировать автовладельцев и пассажиров о необходимости использования ремней безопасности. Некоторые из основных вариантов перечислены в Таблице 4.9.

Таблица 4.9 Основные подходы к просвещению и обучению

Исполнитель	Подходы
Медицинский персонал и работники системы здравоохранения	Предоставление литературы и рекомендаций, например, родителям новорожденных детей – о необходимости использования детских удерживающих устройств или своим пациентам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, или же во время презентаций и выставок, пропагандирующих заботу о здоровье
Автопроизводители	Предоставление информации об использовании систем безопасности транспортного средства, например, включение в руководство по эксплуатации информации о том, как распознать дефекты или неисправности ремня безопасности, свидетельствующие о необходимости его замены Маркетинговая политика автопроизводителей и предприятий розничной торговли, особенно в отношении детских удерживающих устройств, может играть важную роль в повышении степени добровольного использования ремней безопасности.
Сотрудники автоинспекции и дорожно-транспортных служб	Знания, позволяющие повысить уровень осведомленности общества за счет использования различных методов. Они также обязаны предоставлять методические пособия и проводить специальные мероприятия для обучения водителей распознаванию дефектов ремней безопасности и их содержанию в исправности
Родители, опекуны, школьные учителя через учебный план и СМИ	Очевидно, что лучше всего, когда человек начинает осознавать необходимость использования ремней безопасности как можно раньше. Обеспечить такую осведомленность было бы очень полезно, т.к. зачастую ребенок может повлиять на поведение своих родителей. После того как дети приобретут необходимые знания и обучатся практическим навыкам по обеспечению безопасности, может возникнуть ситуация, когда они будут делать родителям или опекунам замечания в случае, если те не выполняют необходимые требования безопасности на дороге (например, если они не пристегиваются ремнями безопасности перед поездкой). Хотя исследования эффективности воздействия просвещения по вопросам безопасности дорожного движения на изменения моделей поведения не позволили сделать какие-либо однозначные выводы, в ходе них выяснилось, что подходы к просвещению, ориентированные сугубо на преподавание сухих фактов, едва ли будут успешными. Необходимо проводить комплексную работу с использованием сразу нескольких подходов. Подготавливаемые для учителей планы уроков стимулируют организацию школами преподавания школьникам преимуществ использования ремней безопасности. В Приложении 6 приводится примерный план урока для учащихся средних школ. Заинтересованным сторонам также следует организовать предоставление родителям адекватной информации об опасностях использования неподходящих детских удерживающих устройств.
Автошколы	Включение в программу обучения информации о пользовании ремнями безопасности. В частности, программа обучения должна включать информацию о законодательстве о ремнях безопасности и системах удержания детей, санкциях за неиспользование и социально-экономических преимуществах правильного использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств

Несколько примеров подходов к просветительской работе в ряде стран с информацией об их эффективности, если она имеется, приводятся ниже.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Просвещение и системы льготной аренды автолюлек, Греция

В ходе проведенного в Греции исследования работающей на базе родильных домов системы предоставления напрокат автолюлек выяснилось, что 82% родителей, которым такие системы безопасности предоставлялись за скромную плату на шесть месяцев, в конце этого срока купили

систему удержания ребенка следующего уровня (23). Однако, по данным другого проведенного в Греции исследования, целевая группа родителей не всегда пользовалась этой системой, особенно в наиболее бедных районах, где потребность в этом была наивысшей (24).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Просветительская листовка, Индия

Распространяемая в Индии листовка, показанная ниже, предназначена для просвещения водителей и пассажиров по вопросу необходимости использования ремней безопасности. Во многих листовках акцент ставится на тот факт, что использовать ремни безопасности положено по закону, однако не менее важно объяснить людям, почему именно каждый из них должен пользоваться ремнем безопасности. Здесь пассажир информируется о том, какие мощные силы воздействуют на него при аварии на скорости 50 км/ч в результате резкого торможения автомобиля. В ней поясняется, каким образом ремень безопасности может свести к минимуму повреждения, если пассажир пристегнут ремнем. На рисунке (в верхнем правом углу) показано, как правильно пристегивать ремень.

Пассажиры должны опустить поясную часть ремня безопасности на бедра с тем, чтобы ремень не проходил через область живота. После чего следует натянуть диагональную секцию, чтобы свести к минимуму эффект провисания ремня.

«Диагональная секция должна начинаться в узле крепления ремня и проходить через середину плечевого пояса, не задевая при этом шею».

If you are involved in an accident at 30mph your body weight increases by approximately 25 to 30 times. Therefore, if you weigh 140lbs/10stones, in a 30mph accident you will weigh between 3500lbs/250st. and 4200lbs/300st. - the weight of an ELEPHANT!!



As a result of the very fast de-acceleration of the vehicle, the energy transfers from the car to the occupants. This means that the initial speed of each occupant is that which the vehicle was travelling on impact. In this case all occupants would travel forward at an initial speed of 30mph.



This force/weight travelling at this speed would need a serious device to reduce and minimise serious injury and/or potential death. Luckily we have one. It is called the SEAT BELT! Seat belts can reduce the severity of injury by four fifths compared to the severity of injury if you are not wearing your seat belt in an identical accident.

Your seat belt is designed to stretch; it is ELASTIC. This allows it to restrain your body over a short distance and time. This is necessary because if it stopped you instantly, it could cause serious injury. For example, throw an egg into the air and catch it without smashing it. To avoid breaking it we cushion the egg by lowering our hands, slowly reducing its speed over a few inches. If your hands stayed firm stopping the egg instantly you would now be clearing up the mess. If your seat belt stopped you instantly, you could have a similar problem to the egg.

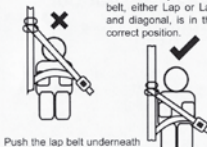


If involved in an accident (even a minor accident), all seat belts used should be replaced. WHY? After cushioning the force from car occupants in an accident, the seat belt could have stretched too much. It then becomes plastic. This means that instead of cushioning your body next time you have an accident, it will act more like a band of steel. The result is similar to being stopped instantly as described above. Also the webbing has been weakened and may snap when you need it most.



Do not replace with second hand seat belts that you do not know the full history of. The consequences could be catastrophic.

Ensure that your seat belt, either Lap or Lap and diagonal, is in the correct position.



Push the lap belt underneath any thick clothing and down onto the hips so that it does not come across the abdomen. Pull tight to eliminate slack.

The diagonal belt must stretch from the anchorage point over the centre of the occupants shoulder avoiding contact with the neck. Height adjusters can be used to avoid such contact especially with young people.



All seat belts are subject to MOT testing. They will fail if:

- They are frayed from wear and tear
- There is a cut or nick causing fibres to separate
- There is damage to the buckle
- There is a weak connection to the vehicle
- There is a hole in the webbing regardless of size



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Просветительские подходы к расширению знаний о преимуществах использования ремней безопасности

На иллюстрациях показаны устройства, которые использовались для просвещения пассажиров транспортных средств о преимуществах использования ремней безопасности. Эти устройства позволяют испытать имитацию небольшого столкновения (5 км/ч). «Агитатор ремня безопасности», показанный на иллюстрации ниже, используется Японской автомобильной федерацией. В течение последнего десятилетия он помог повысить уровень использования ремней безопасности в Японии с 62% до 84%. (Японская автомобильная федерация).



На иллюстрации сверху показаны рельсовые салазки, которые могут служить для того, чтобы убеждать пассажиров транспортных средств в необходимости использования ремней безопасности до введения соответствующего законодательства. Они являются идеальным рекламным инструментом, позволяющим привлекать звезд и знаменитостей (Фонд ФИА).



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Расширение использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, Великобритания

В Манчестере, Великобритания, организованная полицией кампания просветительской работы среди школьников по вопросам использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств позволила повысить уровень применения ремней безопасности на 20%. В рамках кампании среди учащихся начальных школ в Ирландии повышение осознания необходимости использования ремней безопасности достигалось путем приглашения школьников дать торжественное обещание «старшего по ремням безопасности», где они брали на себя обязательство следить за

тем, чтобы все в машине были пристегнуты ремнями безопасности до поездки. В ходе кампании был также организован конкурс за безопасность дорожного движения.

Наряду с формальным образованием в школах эффективные результаты часто может приносить и обучение на примере сверстников. В одном исследовании эффективности обучения на примере сверстников был сделан вывод о том, что убедительные доводы детей более старшего возраста могут оказать существенное воздействие на поведение младших детей (25).

4.7.3 Схемы страхования и общественного стимулирования

Автострахование может существенно влиять на повышение уровня безопасности дорожного движения в пределах страны. Например, страховые компании могут поощрять использование ремней безопасности путем включения в страховые полисы четко прописанного положения о том, что компенсационные выплаты могут быть значительно сокращены, если будет установлено, что пассажир в момент аварии не был пристегнут ремнем безопасности. Такое положение может фигурировать как в полисах частных лиц, так и в полисах компаний. Страховые компании могут поощрять использование ремней безопасности путем поддержки рекламно-пропагандистских и информационно-разъяснительных мероприятий. Однако воздействие положений полисов о ремнях безопасности будет ограничено степенью эффективности функционирования системы страхования, размером страхового покрытия по стандартным полисам и размером компенсации, выплачиваемой пострадавшим в авариях, а также тем, насколько хорошо страхователи будут осведомлены об этом положении страхового полиса.



Уменьшение компенсации по причине неиспользования ремней безопасности

В Великобритании размер выплат по искам о компенсации за телесные повреждения в результате аварий понижался после признания судами «сопутствующей небрежности» пострадавших, которые пренебрегли использованием ремней безопасности. В деле *Фрум против Бутчера* (1975 г.) было доказано, что телесные повреждения истца были бы меньше на 25%, если бы в момент аварии он был пристегнут ремнем безопасности; поэтому его компенсация была урезана на 15%. В деле *Хитченс против Беркшира СС* (2000 г.) был установлен прецедент сокращения компенсации истцу на 50% после того, как было установлено, что он не был пристегнут ремнем безопасности.

4.8 Как обеспечить надлежащее реагирование после аварии

Хотя главная цель программы по ремням безопасности заключается в расширении использования ремней безопасности, всем тем, кто занимается разработкой подобных программ, также важно рассмотреть вопрос о мерах, которые должны приниматься в том случае, если авария уже произошла (независимо от того, был ли водитель или пассажир пристегнут ремнем безопасности). Оперативные и действенные меры по спасению пострадавших и оказанию им медицинской помощи могут предотвратить смерть пострадавшего или уменьшить тяжесть причиненных ему увечий. Таким образом, разработчикам программы, возможно, следует изучить вопрос о том, какие надлежащие меры по спасению и первой помощи могут быть приняты на месте аварии и какова степень готовности официальных медицинских служб, занимающихся оказанием помощи жертвам автокатастроф.

В автомобильной аварии человеку могут быть причинены угрожающие жизни повреждения, включая тяжелые травмы головы, грудной клетки и конечностей, в результате которых он может лишиться сознания или потерять много крови. После аварии квалифицированная эвакуация человека из автомобиля и оказание первой помощи могут сыграть решающую роль в том, выживет потерпевший или нет, и могут содействовать уменьшению тяжести причиненных травм (см. Вставку 4.8). Важнейшее значение имеет незамедлительная помощь на месте происшествия, особенно если спасатели отсутствуют или задерживаются, и оказание такой помощи можно стимулировать различными способами.

Необходимо добиваться принятия законов и правил, поощряющих оказание высококачественной первой помощи, включая:

- закон об иммунитете от судебного преследования для лиц, оказывающих первую помощь. Во многих странах люди, добросовестно пытающиеся оказать первую помощь пострадавшему, пользуются иммунитетом от обвинений в преступной небрежности (“закон о добрых самаритянах”);
- обязательное включение знаний и навыков оказания первой доврачебной помощи и общего понимания безопасности на месте происшествия в программу обучения на получение водительских прав или удостоверения водителя;
- требование о наличии в автомобиле аптечки;
- создание стимулов для автопроизводителей и торговых предприятий, побуждающих их предоставлять аптечки первой помощи и поддерживать обучение покупателей на курсах оказания первой помощи.

ВСТАВКА 4.8: Обеспечение готовности чрезвычайных медицинских служб

Быть может, организация чрезвычайных медицинских служб (ЧМС) не представляется возможной во многих странах, но в них могут быть созданы альтернативные системы оказания дополнительной медицинской помощи.

Архиважной задачей является принятие первичных мер по предотвращению заболевания или увечья. Оказание надлежащей травматологической помощи после увечья способно спасти жизни многих людей. Это особенно актуально для развивающихся стран, в которых отмечаются высокие показатели смертности от повреждений, не создающих потенциальной угрозы для жизни человека.

Травматологическая помощь, как до больницы, так и в стационаре, требует оперативных и правильных действий специально обученного персонала, обладающего надлежащими медикаментами и оборудованием. Как выяснилось, улучшение систем оказания травматологической помощи уменьшает общую смертность пациентов на 15%-20% и сокращает количество предотвратимых смертельных исходов более чем на 50%.

Технические рекомендации о путях улучшения травматологического ухода содержатся в ряде публикаций последнего времени. Настоятельно рекомендуются две публикации ВОЗ: *Guidelines for essential trauma care* ("Руководящие принципы по оказанию основных видов травматологической помощи") (26) и *Pre-hospital trauma care systems* ("Системы оказания дополнительной травматологической помощи") (27).

Добольничная помощь

Этап до доставки пострадавшего в больницу имеет важное значение для целенаправленных усилий по уменьшению смертности на дорогах. Предоставляемый уход будет зависеть от существования соответствующих служб.

Ситуации, при которых существуют официальные системы ЧМС

Под "официальной" системой ЧМС обычно понимается система автомашин скорой медицинской помощи и подготовленного персонала в рамках соответствующего учреждения, действующего под определенным контролем и имеющего систему связи. Если официальные ЧМС отсутствуют, правительствам следует принять альтернативные меры для оказания дополнительной помощи. Можно пойти по пути наращивания потенциала неофициальных систем или мобилизации ресурсов местных общин, изучения населением азов оказания первой помощи, поддержания безопасности на месте происшествия и простых методов спасательных работ. Следует также изучить возможность создания

официальных систем ЧМС в городских районах или на основных междугородних трассах. Необходимо принимать во внимание фактор расходов ввиду высокой стоимости этих систем.

Укрепление существующих аварийно-спасательных систем: системы ЧМС и службы спасения

Многие системы ЧМС можно укрепить различными путями, например путем создания контролирующего органа для содействия соблюдению минимальных стандартов оказания на равноправной основе оперативной и высококачественной дополнительной помощи; путем улучшения связи между пунктами приема телефонных сообщений (центрами аварийного оповещения) диспетчерских скорой медицинской помощи, а также между различными службами скорой медицинской помощи; а также путем ведения надлежащего учета пациентов ЧМС, с тем чтобы контролировать и повышать качество помощи.

Основные виды травматологической помощи

Для улучшения травматологической помощи не обязательно требуется дорогостоящее высокотехнологичное оборудование. Многого можно достигнуть на доступной и устойчивой основе благодаря улучшению планирования и организации работы. Содействовать предоставлению основных видов травматологической помощи и мобилизации для этого ресурсов можно по-разному, в том числе путем проведения оценки потребностей в оказании травматологической помощи; организации подготовки по ее оказанию в соответствующих учебных заведениях; качественного улучшения программ, охватывающих весь комплекс мероприятий по травматологическому уходу; и инспектирования учреждений по оказанию травматологической помощи (27).

Реабилитация

Многим из выживших после аварии грозит инвалидность, которая ограничивает их физические возможности. Многих из таких последствий можно избежать путем улучшения реабилитационных услуг. Реабилитационные услуги являются неотъемлемой составляющей травматологической помощи и могут быть улучшены путем проведения дополнительных углубленных оценок потребностей пострадавших в реабилитационных услугах, путем укрепления национальных программ реабилитационного ухода и путем включения рекомендаций резолюции 58.23 Всемирной ассамблеи здравоохранения и рекомендаций по вопросам реабилитации в издании *Guidelines for essential trauma care* (26) в национальную политику в области здравоохранения.

4.8.1 Ремни безопасности и телесные повреждения

Ремни безопасности и системы удержания детей могут становиться причиной нанесения телесных повреждений. Хотя ремень безопасности удерживает тело человека на сидении, он не способен предотвратить резкое сотрясение головы при столкновении. Спасатели должны знать о том, что пристегнутому ремнем пассажиру может быть причинена травма шеи и действовать соответственно.

Частям, в которых ремень безопасности соприкасается с телом, во время столкновения также могут быть причинены незначительные повреждения, например кровоподтеки (“след ремня безопасности”), или повреждения более серьезного характера, например перелом ребер. Однако высока вероятность того, что повреждения, которые были бы причинены пристегнутому ремнем пассажиру в том случае, если бы он был не пристегнут, были бы намного более серьезными.

Детям, которые пристегнуты на заднем сидении двухточечным поясным ремнем, в некоторых случаях при столкновении могут быть причинены травмы живота или поясничного отдела позвоночника – так называемый “синдром ремня безопасности”. Хотя для предотвращения этого большинство новых транспортных средств в настоящее время оснащены трехточечными поясными и диагональными ремнями безопасности на всех сиденьях, важно, чтобы спасатели умели распознать случаи, когда пострадавшие были пристегнуты поясными ремнями (механизмы повреждений).

4.8.2 Освобождение от ремня безопасности

После столкновения важно как можно скорее освободить пострадавшего от удерживающего его ремня безопасности. Тем самым спасатели помогут предотвратить получение пострадавшим вторичных телесных повреждений и подготовить его к эвакуации из автомобиля. Быстрое удаление ремня помогает:

- предотвратить стеснение дыхания или кровообращения;
- защитить пострадавшего от дополнительных травм в результате случайного срабатывания преднатяжителей ремня безопасности;
- сделать возможным безопасное перемещение пострадавшего во время операций по резке или вытягиванию металлических поверхностей в районе узлов крепления ремней безопасности.

Кроме того, освобождая пострадавшего от ремня, спасатели уменьшает степень ограничения подвижности жертвы, что, в свою очередь, позволяет быстрее эвакуировать пострадавших, если их состояние резко ухудшится.

Вместе с тем, существуют ситуации, при которых ремни безопасности нельзя удалять, если пострадавшему не обеспечена соответствующая поддержка. В частности, это имеет место в ситуации, когда пострадавший повис на ремне безопасности в авариях, при которых автомобиль лежит на крыше или на боку (см. соответствующие примечания).

ПРИМ.**Автомобиль лежит на боку**

Поскольку вероятность причинения ремнем безопасности повреждений пострадавшему в ситуации, когда он находится с обращенной к земле стороны лежащего на боку автомобиля, является незначительной, в этой ситуации ремень безопасности можно удалять или срезать. Если же жертва находится с обращенной вверх стороны и висит на ремне безопасности, необходимо принимать особые меры. После того, как автомобиль будет стабилизирован и будут обеспечены условия безопасности, спасателям необходимо проникнуть в салон для оказания медицинской помощи и удержания потерпевшего. Простейшим методом безопасной эвакуации при аварии этого типа является удаление крыши автомобиля. При осуществлении этой операции важно учитывать расположение верхних мест крепления ремня безопасности, чтобы не задеть их при проведении работ по резке и вытягиванию металла.

ПРИМ.**Автомобиль лежит на крыше**

Если пострадавший повис на ремне безопасности в лежащем на крыше автомобиле, основная задача заключается в высвобождении максимального пространства внутри салона путем открытия или удаления дверей и сворачивания спинок передних сидений. Это позволит создать внутри салона больше места для проникновения возможно большего числа спасателей, чтобы удержать пострадавшего, а затем плавно опустить его, отстегнув или перерезав ремень безопасности.

ВСТАВКА 4.9: Удаление ремня безопасности



Необходимо как можно скорее принять меры для освобождения или удаления ремня безопасности.

Самый простой метод – расстегнуть ремень. Спасатели должны проследить за тем, чтобы потерпевший не висел на ремне безопасности. Они также не должны подвергать себя риску, находясь на пути разворачивания не сработавших подушек безопасности.

После отстегивания, пострадавшего необходимо полностью освободить от ремня безопасности, переместив его в сторону таким образом, чтобы он не мешал и не зацепился при эвакуации.



При необходимости перерезать ремень безопасности также убедитесь в том, что потерпевший на нем не повис.

Самый простой способ – перерезать ремень в двух местах: по центру диагональной и поясной лямок. Это позволит предотвратить ситуацию, при которой ремень потом придется вытягивать наружу или заталкивать внутрь во время эвакуации пострадавшего.

Сначала перережьте диагональную лямку ремня, удерживая пострадавшего рукой, как это показано на иллюстрации. Для этого лучше всего пользоваться специальным инструментом для резки ремней безопасности.



После диагональной лямки необходимо разрезать поясную лямку, опять же с помощью специального инструмента.

Перерезав обе лямки, полностью удалите любые остатки ремня с тела пострадавшего и уберите их в сторону, чтобы они не мешались и не зацепились при эвакуации.

Примечание: Обо всех случаях удаления ремней безопасности необходимо информировать медицинский персонал, с тем чтобы помочь выяснить механизм нанесения повреждений, а также полицию – с тем чтобы удостовериться в соблюдении местного законодательства.

Резюме

В этой Главе дается общий обзор мер, необходимых для разработки эффективной программы по поощрению более широкого использования ремней безопасности и следовательно уменьшения тяжелого травматизма и смертности среди водителей и пассажиров. Как подчеркивалось на протяжении всей Главы, эффективная программа строится на базе комплексного подхода, сочетающего законодательство, стандарты, просвещение и правоприменение.

Надлежащее законодательство служит важной гарантией более широкого использования ремней безопасности. Первоначальная оценка текущего положения дел в области законодательного регулирования поможет принять решение о том, требуется ли принимать новый закон, или же можно ограничиться пересмотром уже действующего законодательства. Важно иметь четкое представление о том, как, когда и где будет осуществляться новое законодательство. Для того чтобы пользоваться поддержкой правоприменительных органов и приобрести необходимую легитимность в глазах общественности, законодательство должно поощряться на самых высоких уровнях государственной власти.

Для обеспечения доступа населения к высококачественным системам безопасности необходимо разработать стандарты по ремням безопасности. Такие стандарты – как в отношении конструкции, так и в отношении используемых материалов – должны обеспечивать водителю и пассажирам высокий уровень защиты в случае аварии.

Конечно, любой стандарт, принятый для повышения безопасности водителя и пассажиров транспортных средств лучше, чем его отсутствие. Однако в интересах унификации и скоординированного подхода к повышению стандарта ремней безопасности странам рекомендуется принять единообразные технические предписания Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств

Следует также внедрить систему, обеспечивающую проведение регулярных независимых проверок и оценки степени износа ремней безопасности с использованием критериев соответствия и несоответствия установленным требованиям. Как автовладельцам, так и инспекторам необходимо предоставить руководящие указания по вопросам оценки износа и повреждения ремней безопасности.

Чтобы стимулировать использование ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств, требуется убедить организации в необходимости в опережающем порядке оснастить ремнями безопасности свой автомобильный транспорт. Наряду с достижением целей в области охраны

здоровья и обеспечения безопасности людей это позволит повысить общую безопасность дорожного движения.

Для повышения степени соблюдения закона о ремнях безопасности могут использоваться как добровольные, так и обязательные меры. Последовательное и справедливое правоприменение имеет важное значение для значительного повышения показателей использования ремней. Это требует прочной приверженности как со стороны государства, так и со стороны правоприменительных органов. Следует провести оценку возможностей существующих правоприменительных органов на предмет необходимости их укрепления. Следует разработать план применения санкций к водителям, которые нарушают закон об использовании ремней безопасности. Такие санкции могут принимать форму предупреждений, штрафов или временного лишения водительских прав.

Наряду с законодательством и правоприменением важнейшее значение для успешного проведения программы по использованию ремней безопасности имеет тщательно продуманная маркетинговая и рекламно-пропагандистская кампания. Для достижения этих целей, возможно, будет необходимо поручить какому-либо хорошо зарекомендовавшему себя маркетинговому или рекламному агентству разработку эффективной коммуникационной кампании. Кампания должна быть нацелена как на самих водителей, не пристегивающихся ремнями безопасности, так и на окружающих, способных воздействовать на нарушителей. Коммуникативные обращения кампании должны быть простыми, внятыми и запоминающимися, а также соответствовать социальным и культурным стандартам конкретной страны.

Важная роль принадлежит общественному просвещению, школьному образованию и обучению молодежи на примере сверстников. Учебные программы в сочетании с другими мероприятиями могут содействовать изменению моделей поведения, сделав использование ремней безопасности более приемлемым.

При разработке программы по использованию ремней безопасности активистам следует принимать во внимание меры по спасению пострадавших в случае, если авария все же произошла. Это включает в себя оценку эффективности служб неотложной помощи и изучение возможностей оказания добровольной помощи, основных видов травматологического ухода и услуг по реабилитации для пострадавших в автоавариях.

В Таблице 4.10 приводится краткое изложение основных мер в процессе разработки программы по ремням безопасности.

Таблица 4.10 Контрольный перечень, касающийся разработки и осуществления программы по ремням безопасности

Мера	Компоненты
Осуществление общей программы по ремням безопасности	• Оценка использования ремней безопасности • Выявление проблемы • Постановка целей • Отбор соответствующих видов деятельности
Разработка законодательства, создание системы санкций и разработка или усовершенствование стандартов	• Рассмотрение институциональных или культурных препятствий • Постановка целей • Разработка законодательства • Создание системы санкций • Утверждение законодательства • Введение законодательства в силу
Разработка стратегии правоприменения	• Оценка потенциала по правоприменению • Укрепление потенциала автоинспекции (при необходимости) • Подготовка сотрудников автоинспекции по вопросам правоприменения
Повышение уровня добровольного использования ремней безопасности общественностью	• Разработка и осуществление рекламно-пропагандистской кампании: – Разработка целей, контрольных заданий и показателей эффективности кампании – Выбор агентства для реализации кампании – Разработка коммуникативных сообщений кампании и выбор творческой концепции, способной воздействовать на целевую аудиторию – Изучение наилучших способов привлечения СМИ и сотрудничества с ними – Проектирование этапов проведения кампании в привязке к законодательству по ремням безопасности и укреплению правоприменения со стороны автоинспекции – Проведение кампании и ее оценка • Рассмотрение вопроса о разработке и поощрении других добровольных подходов, включая: – Привлечение работодателей к деятельности по поощрению использования ремней безопасности их сотрудниками и подрядчиками путем применения методов регламентации и стимулирования сотрудников – Осуществление программ просвещения общественности и учебно-подготовительной работы в интересах различных групп населения, включая детей и новых водителей – Привлечение страхового сектора к применению упреждающих схем поощрения использования ремней безопасности
Обеспечение надлежащих мер реагирования на месте аварии и в последующий период	• Поощрение оказания надлежащей первой помощи жертвам автоаварий посредством законодательного регулирования и организации программ просвещения по вопросам оказания первой помощи • Рассмотрение дополнительной помощи, основных видов травматологической помощи и услуг по реабилитации, а также существующего потенциала удовлетворения существующих потребностей • Подготовка и оснащение бригад спасателей для обеспечения оперативной и безопасной эвакуации пострадавших, которые не в состоянии освободиться от удерживающих их ремней безопасности после аварии

Ссылки

1. Broughton J. *Restraint use by car occupants, 1982–1989*. Research Report 289. Crowthorne, United Kingdom, TRL Ltd, 1990.
2. Lonero L, Clinton K, Sleet DA. Behavior change interventions in road safety. In: Gielen AC, Sleet DA, DiClemente R, eds. *Injury and violence prevention: behavior change theories, methods and applications*. San Francisco, California, Jossey-Bass, 2006:213–233.
3. *Promoting seat belt use*. ETSC Fact Sheet number 12, April 2006 (http://www.etsc.be/documents/Fact_Sheet_Seat_Belt_Use_2006.pdf, accessed 14 November 2008). Updated data provided by l'Observatoire national interministeriel de securite routiere, 2008.
4. *Seat belt campaign toolkit*. London, FIA Foundation, May 2004 (<http://www.fiafoundation.org/news/archive/2004/Pages/Seatbeltcampaigntoolkit.aspx>, accessed 20 October 2008).
5. Pinder M. Changes made to seat belt law. *Bahama Journal*, 15 March 2007.
6. *Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний*. Пересмотр 2. Женева, Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций, Комитет по внутреннему транспорту, 1995 г. (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/505er29-tu.doc>, проверена 6 октября 2009 г.).
7. *Правило 14 ЕЭК ООН, Пересмотр 2: крепления ремней безопасности*. Женева, Организация Объединенных Наций, 1970 г. (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html>, проверена 6 октября 2009 г.).
8. *Правило 16 ЕЭК ООН, Пересмотр 4: ремни безопасности и удерживающие системы*. Женева, Организация Объединенных Наций, 1970 г. (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs1-20.html>, проверена 6 октября 2009 г.).
9. *Правило 44 ЕЭК ООН, Пересмотр 1: Удерживающие устройства для детей, находящихся в механических транспортных средствах (“детская удерживающая система”)*. Женева, Организация Объединенных Наций, 1981 г. (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html>, проверена 6 октября 2009 г.).
10. *Recommendations for anchoring of seat belt assemblies*. Appendix ZD of AS/NZS 2596:2003.
11. *Compliance cost assessment: seat belts in coaches and minibuses*. London, United Kingdom, Department for Transport, 1994.
12. Bylund P-O, Bjornstig U. *Use of seat-belts in cars with different seat-belt reminder systems: a study of injured car drivers*. AAAM 45th Annual Conference, 24–26 September 2001.
13. Williams AF et al. Buckle up now! An enforcement program to achieve high belt use. *Journal of Safety Research*. 2000, 31(4).
14. *Primary enforcement saves lives: the case for upgrading secondary safety belt laws*. National Highway Traffic Safety Administration, 2006 (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/PrimaryEnforcement/index.htm>, accessed 14 November 2008).
15. Van Rooyen P. *Principles of social marketing: the Saatchi worldwide experience*. Marketing Traffic Safety: VIth World Congress of the International Road Safety Organization, 3–6 October 1994, Cape Town, South Africa.
16. Silveira AJ. *Seat-belt use in Buenos Aires, Argentina: a 14-year-old struggle*. Luchemos por la Vida. Документ, представленный на Международной конференции “Безопасность на четырех континентах”, Варшава, октябрь 2005 г.
17. *Polish seat belt campaign*. Krajowa Rada Bezpieczenstwa Rucha Drogowego, 2006.

18. Donovan RJ, Jalleh G, Henley N. *Effective road safety advertising*. Nedlands, Australia, Road Accident Prevention Research Unit, 1996.
19. Seat belt campaign. Global Road Safety Partnership and Sakhalin Energy Investment Company Ltd, 2007 (<http://www.grsproadsafety.org/?pageid=321&projectid=61#61>, accessed 4 November 2008).
20. Tarawneh MS, Al-Balbissi AH, Tarawneh TM. The effectiveness on seat belt use in Jordan of a public education campaign. *Journal of Traffic Medicine*, 2001, 29(3-4):30-36.
21. Department for Transport, London, United Kingdom (www.dft.gov.uk, accessed 4 November 2008).
22. Milne PW. *Fitting and wearing of seat belts in Australia: the history of a successful countermeasure*. Canberra, Australia, Australian Government Publishing Service, 1985.
23. Kedikoglou S et al. A maternity hospital-based infant car-restraint loan scheme: public health and economic evaluation of an intervention for the reduction of road traffic injuries. *Scandinavian Journal of Public Health*, 2005, 33(1):42-49.
24. Dedoukou X et al. Evaluation of an infant car restraints loan scheme in Athens, Greece. In: *Conference proceedings. What works in child injury prevention: bridging the gap between research and practice*. Sintra, Portugal, 10-12 October, 2002.
25. Morrongiello B, Bradley MDM. Sibling power: influence of older siblings' persuasive appeals on younger siblings' judgements about risk taking behaviours. *Injury Prevention*, 1997, 3:23-28.
26. Mock CN et al. *Guidelines for essential trauma care*. Geneva, World Health Organization, 2002.
27. Sasser S et al. *Pre-hospital trauma care systems*. Geneva, World Health Organization, 2005.

5

Оценка программы

5.1 Планирование оценки	167
5.1.1 Цели оценки	168
5.1.2 Виды оценки	169
5.2 Выбор методики оценки	174
5.2.1 Типы исследований для формативной оценки и оценки процесса	175
5.2.2 Типы исследований для оценки влияния и результатов	175
5.2.3 Выбор показателей эффективности	180
5.2.4 Проведение экономической оценки программы	182
5.2.5 Определение объема выборки	183
5.3 Распространение результатов и обратная связь	184
5.3.1 Контрольный перечень для процесса оценки	184
5.3.2 Использование результатов оценки с целью учета в новом цикле планирования	185
Резюме	185
Ссылки	186

Контроль и оценка любой программы или мероприятий необходимы для того, чтобы определить действенность этой программы или мероприятия, внести коррективы в ход осуществления программы и собрать доказательства, свидетельствующие о ее сохраняющейся поддержке. Оценка позволит не только получить по каналам обратной связи информацию об эффективности программы, но и определить, подходит ли данная программа для целевой аудитории, возникают ли какие-либо проблемы в связи с ее реализацией и поддержкой, существуют ли какие-либо текущие вопросы, которые необходимо разрешить в процессе воплощения программы в жизнь.

В данной главе описан процесс планирования и проведения оценки программы, пропагандирующей использование ремней безопасности. Она состоит из трех ключевых разделов:

5.1 Планирование оценки. В этом начальном разделе, имеющем большое значение, рассказывается о том, как определить цели оценки, и подробно описываются ее различные формы (оценка процесса, влияния и результатов).

5.2 Выбор методики оценки. После выбора вида оценки, оценку можно проводить различными методами. В этом разделе описаны различные типы исследований, которые могут использоваться для оценки, и перечислены преимущества и недостатки каждой из методик. Раздел также содержит описание типов показателей эффективности, которые могут использоваться для измерения успешности программы. Кроме того, в данном разделе кратко описывается порядок проведения экономической оценки, и приводятся указания по расчету объема выборки.

5.3 Распространение результатов и обратная связь. В этом разделе описано, каким образом при помощи обратной связи результаты оценки можно вновь учесть на этапах планирования и реализации программы, а также способы предоставления результатов оценки различным заинтересованным сторонам.

5.1 Планирование оценки

Процесс разработки и воплощения в жизнь программы, пропагандирующей использование ремней безопасности или детских удерживающих устройств, описан в Главе 4. Мероприятия, проводимые до начала реализации программы, призваны помочь в четком определении программы и обеспечить последовательный и стандартный характер ее воплощения в жизнь. Оценивать влияние всесторонней, хорошо спланированной и правильно осуществленной программы значительно проще, чем программы, осуществление которой было непоследовательным.

Важно, чтобы схема оценки разрабатывалась и воплощалась в жизнь параллельно с предложенной программой. Таким образом, эта работа будет выполняться рабочей группой одновременно с выработкой плана действий по программе (см. Главу 3). Для большинства форм оценки необходим сбор базовых показателей до проведения мероприятий, чтобы можно было измерить изменение этих показателей с течением времени. Поэтому с самого начала важно точно определить схему оценки.

Вид проводимой оценки зависит от целого ряда факторов. К ним относятся цели оценки как таковой и цели оцениваемой программы. Тип выбранной методики оценивания может также зависеть от имеющихся ресурсов.

5.1.1 Цели оценки

Определение целей оценки поможет определить оптимальный способ оценки. Оценка может преследовать одну или несколько целей. Например, оценка законодательства о ремнях безопасности и программы по активизации деятельности по принудительному применению этого законодательства может проводиться, в первую очередь, с целью установить, привела ли реализация данной программы к повышению коэффициентов использования ремней безопасности. К второстепенным целям может относиться проверка того, имело ли место усиление принудительных мер, является ли эффективным обучение полиции и приемлема ли данная программа для заинтересованных сторон. В этом случае оценка должна быть многоплановой.

Степень охвата оценки всегда ограничена имеющимися ресурсами; при этом простая, но хорошо спланированная оценка может не уступать по эффективности более сложным методикам.

Если целью программы является повышение числа автотранспортных средств, оснащенных ремнями безопасности, у заинтересованных сторон может возникнуть желание оценить следующие параметры:

- число и тип автотранспортных средств, оснащенных ремнями безопасности;
- число и тип автотранспортных средств, в стандартную заводскую комплектацию которых входят ремни безопасности;
- число и тип импортируемых автотранспортных средств, которые продаются в данной стране с установленными ремнями безопасности;
- уровень продаж ремней безопасности, предназначенных для ретроспективной установки;
- число и тип автотранспортных средств, которые были оснащены ремнями безопасности в лицензированных центрах тестирования;
- стандарты и законодательство (введенные и принудительно исполняемые), предусматривающие использование ремней безопасности.

Если необходимо оценить конкретный аспект, например эффективность рекламно-пропагандистской работы, задаваемые вопросы должны относиться именно к этому элементу кампании. Например, в случае проведения в кинотеатрах рекламной кампании, направленной на использование ремней безопасности, целевой аудиторией которой являются пользователи автотранспортных средств в возрасте от 17 до 24 лет, важно, чтобы оценке эффективности кампании в данном аспекте не мешали сведения по всем пользователям автотранспортных средств. Поэтому заинтересованные стороны могут пожелать оценить следующие данные:

- базовый уровень использования ремней безопасности для лиц в возрасте от 17 до 24 лет;
- число лиц в возрасте от 17 до 24 лет, посещающих кинотеатры, где демонстрируется эта реклама;
- опросы лиц в возрасте от 17 до 24 лет с целью изучения их мнений и уровня осведомленности до просмотра рекламы;
- опросы лиц в возрасте от 17 до 24 лет с целью изучения их мнений и уровня осведомленности после просмотра рекламы;
- уровень использования ремней безопасности лицами в возрасте от 17 до 24 лет в масштабах страны и в данной местности;
- статистические данные по авариям и тяжести травм для лиц в возрасте от 17 до 24 лет.

5.1.2 Виды оценки

Оценка может принимать различные формы; в зависимости от целей конкретной оцениваемой программы, подходящими могут оказаться одна или несколько форм (1).

Оценка процесса

Оценка процесса ставит своей целью не измерение достигнутых результатов, а проверку соответствия выполнения программы плану. Для этого составляется перечень показателей, которые должны быть измерены в зависимости от целей данной программы. Полученные результаты помогут определить сильные и слабые стороны программы, а также области, требующие улучшений.

Например, при проведении кампании в СМИ, направленной на повышение уровня добровольного использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, оценка процесса может предусматривать получение ответов на следующие вопросы:

- Прошла ли продукция кампании (плакаты, рекламные щиты, радио- или телевизионные ролики) предварительное тестирование?
- Насколько часто транслируются рекламные ролики данной кампании?
- Сколько человек увидело эти ролики?

- Достигла ли кампания целевой аудитории?
- Имеются ли в продаже в местных магазинах высококачественные удерживающие устройства для детей?

Если данное мероприятие предусматривает обеспечение принудительного выполнения законодательства, регулирующего использование ремней безопасности:

- Насколько заметны правоприменительные действия со стороны полиции?
- Поддерживает ли полиция данную кампанию?
- Достаточно ли штрафов, чтобы изменить поведение граждан?
- Способны ли граждане уклоняться от выполнения требований (например, посредством взяток)?

Оценка процесса является «формативной», т.е. целью проводимых опросов является получение информации, помогающей улучшить программу (2).

Например, может оказаться важным определение того, насколько рекламные телевизионные ролики, транслируемые в рамках программы пропаганды использования ремней безопасности, выполняют свою задачу: в самом ли деле они правильно раскрывают данный вопрос, снабжают ли они пользователя нужной информацией о том, как выбирать детские удерживающие устройства?

Оценка влияния

Оценка влияния позволяет определить, приводят ли указанные рекламные ролики к каким-либо изменениям. Под влиянием или эффектом программы подразумевается влияние программы на целевую аудиторию (2). Например, если программа, пропагандирующая использование ремней безопасности, предусматривает трансляцию телевизионных роликов об использовании таких ремней, оценка влияния программы может заключаться в том, чтобы проверить, в самом ли деле люди, просмотревшие рекламные ролики, осознали, что в случае пренебрежения ими ремнем безопасности, их вполне может оштрафовать полиция.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Оценка кампании пропаганды использования ремней безопасности на заднем сидении (Великобритания)

В июле 1998 г. Министерством транспорта была запущена очередная кампания, призванная повысить осведомленность граждан о необходимости использования ремней безопасности на задних сиденьях автомобилей. Исследование, проведенное среди целевой аудитории, показало, что большинство граждан не знают, что не пристегнутый ремнем безопасности пассажир, сидящий на заднем сидении, может стать причиной гибели водителя в случае аварии. Проводимая кампания была сосредоточена на этом факте (3).

Ежемесячные исследования обеспечивали контроль оказываемого кампанией влияния на осведомленность граждан, понимание ими значения данных конкретных правил безопасности дорожного движения и их отношение к этим правилам. Кроме того, проводился сбор данных наблюдений, доказательств и статистики дорожных происшествий с целью оценки влияния кампании в долгосрочной перспективе.

Независимые исследования, проводившиеся по поручению министерства до и после проведения кампании, продемонстрировали значительные изменения в отношении граждан к данному вопросу. Например, имело место значительное увеличение числа граждан, признающих, что не пристегнутый ремнем безопасности пассажир на заднем сидении, может стать причиной травмы или гибели водителя или пассажира на переднем сидении. Исследование, проведенное среди 2000 совершеннолетних граждан, показало

значительные сдвиги в уровне осведомленности относительно важности использования ремня безопасности в данном случае. Среди лиц в возрасте от 16 до 24 лет уровень признания того, что не пристегнутый ремнем безопасности пассажир на заднем сидении может стать причиной гибели водителя в случае аварии, возрос с 33% до 53%.

Эта недельная кампания прошла в июле 1998 г. и оказалась эффективной не только с точки зрения повышения осведомленности граждан, но и в плане изменения статистики использования ремней безопасности. Есть серьезные основания утверждать, что многие водители, обратившие внимание на рекламу, впоследствии просили своих пассажиров пристегнуться.

Исследование по данным наблюдений проводилось ежегодно в апреле и октябре организацией "Трэспорт рисерч лаборатори". В апреле 1998 г., за три месяца до начала кампании, уровень использования ремней безопасности совершеннолетними пассажирами на заднем сидении составлял 48%. В октябре он составил 54%. После этого данная рекламная кампания периодически возобновлялась в виде интенсивных недельных мероприятий. Улучшение понимания того, что может произойти, сопровождалось повышением уровня использования ремней безопасности. В октябре 2006 г., после проведения очередной кампании, целевой аудиторией которой была молодежь, уровень использования ремней безопасности составил 65% (см. также пример Великобритании в разделе 4.6.7).

Оценка результатов

Оценка результатов производится с целью определения успешности программы. В самом ли деле число людей, использующих ремни безопасности, возросло по сравнению с аналогичным показателем до начала программы? Снизилось ли число случаев со смертельным исходом и тяжелых травм? Возросло ли число детей, перевозимых с использованием удерживающих устройств, соответствующих их возрасту и габаритам? Оценка изменений результатов является, вероятно, наиболее распространенной формой оценки, поскольку она позволяет получить информацию о том, привела ли данная программа или мероприятие к каким-либо фактическим изменениям (4).

Конкретный пример проекта внедрения использования ремней безопасности в Китае содержит описание оценки кампании, направленной на пропаганду использования ремней безопасности, в г. Гуанчжоу. Эта оценка включала в себя оценку процесса, заключающуюся в определении изменений в правоприменительной практике полиции, и оценку результатов с точки зрения влияния кампании на уровень использования ремней безопасности. Кроме того, оценивалась затратноэффективность кампании.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Проект внедрения использования ремней безопасности (Китай)

В Китае травмы являются основной причиной смерти граждан в возрасте от 1 до 44 лет; ежегодно они становятся причиной около 750 000 смертей и 3,5 миллионов случаев госпитализации. Причиной значительной части смертей и заболеваний являются травмы, полученные в результате ДТП, что, вероятно, является закономерным, учитывая, что объем производства автотранспортных средств с начала 90-х утроился. Крупные города, такие как Пекин, Шанхай и Гуанчжоу, где число травм, полученных гражданами в результате ДТП, быстро растет, сталкиваются с острой необходимостью внедрения испытанных мер для повышения безопасности дорожного движения. В отсутствие широкомасштабного внедрения таких мер число травм, полученных в результате ДТП, будет возрастать. Проект внедрения использования ремней безопасности в Китае возник по инициативе представителя ВОЗ в Китае и был разработан Международным институтом здравоохранения короля Георга. Он предусматривал сотрудничество между правительством Китая, международными организациями и промышленностью. Реализация проекта была официально начата в г. Гуанчжоу в середине 2005 г. Только в этой провинции в 2004 г. произошло почти 10 000 дорожных аварий, в результате которых 1800 человек погибли и почти 12 000 человек получили травмы.

В 1993 г. Министерство общественной безопасности Китая ввело в действие положение, требующее оснастить ремнями безопасности передние сиденья всех автотранспортных средств длиной менее 6 м. Несмотря на то, что в Китае почти все автомобили (кроме грузовых) оснащены ремнями безопасности и действуют законы, требующие использовать эти ремни, их использование не достигло уровня других стран, например

Австралии, где уровень использования ремней безопасности достигает 90%.

Цели

Основной задачей было внедрение на протяжении 12 месяцев комплекса мер, направленного на повышение уровня использования ремней безопасности в г. Гуанчжоу, а также достижение следующих конкретных целей:

- повысить уровень правильного использования ремней безопасности на 20%;
- оценить рентабельность данного мероприятия;
- создать в г. Гуанчжоу потенциал для предотвращения травм в результате ДТП.

Методы

Оценка мероприятия проводилась методом сравнения групп по схеме «тестирование до»/«тестирование после». Было выбрано две зоны, одна из которых стала объектом мероприятия (г. Гуанчжоу), а вторая использовалась для сравнения (г. Наньнин). До начала воплощения мероприятия в жизнь были проведены широкомасштабные базовые (предварительные) оценки ключевых результатов. Эти оценки были проведены повторно через 12 месяцев после проведения мероприятия (в октябре 2006 г.)

С целью определения затратноэффективности данного мероприятия была проведена экономическая оценка. Экономический анализ проводился для гарантии того, что средства, выделенные для профилактики травм, будут инвестироваться в программы, обеспечивающие необходимую отдачу.

Статус и результаты

В целях изучения факторов, препятствующих использованию ремней безопасности водителями

Продолжение следует...

Продолжено с предыдущей страницы

и пассажирами на передних сиденьях, в г. Гуанчжоу был создан ряд фокус-групп. В ноябре 2004 г. было проведено исследование доступности и качества ремней безопасности.

Реализация мероприятия была успешно начата 25 апреля 2005 г. на площади Таймс-сквер в г. Гуанчжоу. На церемонии присутствовали представители Министерства общественной безопасности и Министерства здравоохранения Китая, представители местных властей, а также представители ВОЗ и спонсора проекта, компании «BP China».

В период с 20 по 24 июня 2005 г. 50 старших офицеров дорожной полиции прошли курс повышения квалификации и ознакомились со стратегиями принудительного правоприменения под руководством г-на Рэя Шьюи, в прошлом – заместителя комиссара полиции Австралии. Всеобщее обучение сотрудников полиции проводилось во всех отделениях Центра управления дорожным движением г. Гуанчжоу (ЦУДД) в период с августа по октябрь 2005 г.; при этом 1125 (82,6%) сотрудников дорожной полиции прошли обучение в области эффективного правоприменения, направленное на обеспечение принудительного использования ремней безопасности.

В течение сентября 2005 г. подразделение безопасности и обучения ЦУДД провело комплексный курс обучения для таксомоторных предприятий в г. Гуанчжоу с целью большего распространения использования ремней безопасности среди таксистов.

В период с октября 2005 г. по август 2006 г. было проведено пять интенсивных правоприменительных мероприятий, связанных с кампанией социального маркетинга. Каждое отделение дорожной полиции в г. Гуанчжоу установило на своем участке два контрольных пункта.

Объектами контроля стали участки повышенной аварийности, вокзал, аэропорт и пункты взимания дорожной платы. Сотрудники дорожной полиции, посещавшие курсы подготовки инструкторов, были

назначены руководителями нарядов, занимающихся правоприменительной деятельностью. В период, когда никаких специальных кампаний не проводилось, имела место стандартная правоприменительная практика. В период обучения, ЦУДД опробовал на практике несколько изучаемых на курсах подходов для поощрения сотрудников дорожной полиции и дальнейшего обеспечения принудительного использования ремней безопасности и штрафования нарушителей.

Как было указано выше, в привязке к интенсивному правоприменению также проводились комплексные кампании социального маркетинга. Сопутствующая информация публиковалась на веб-сайте, посвященном управлению дорожным движением, среди водителей распространялись

наклейки и брошюры, на ряде стоянок и в таксомоторных парках были вывешены плакаты; на 15 автобусах, обслуживающих три автобусных маршрута, идущих через центр города, были размещены рекламные табло со слоганом «Ремни безопасности спасают жизни»; реклама мероприятия была опубликована в двух крупнейших газетах г. Гуанчжоу, транслировалась по городскому кабельному телевидению шесть – семь раз в сутки и 18 раз в сутки по радиовещательному каналу города (FM 106.1). Популярный телевизионный рекламный ролик, посвященный описываемому мероприятию и



созданный участниками проекта совместно с компанией «Chinese Export Commodities Fair Advertising Co Ltd», завоевал бронзовую медаль на 13-м конкурсе рекламы г. Гуанчжоу в 2006 г.

Данные наблюдений, проведенных после завершения мероприятия, были собраны в конце 2006 г., а статистический анализ результатов был завершен в начале 2007 г. Полученные результаты показали, что по прошествии 12-месячного периода проведения акции использование ремней безопасности стало значительно более распространенным и возросло в среднем с 50% (30–62%) до 62% (60–67%) в городе, где проводилось данное мероприятие. В городе, используемом для сравнительного ана-

Продолжение следует...

Продолжено с предыдущей страницы

лиза, средний уровень использования ремней безопасности, напротив, значительно снизился;

итоговая разница между повышением среднего показателя в городе, где проводилось мероприятие, и его снижением в городе, используемом для сравнения, составила 18%. Важно отметить, что в городе, где проводилось указанное мероприятие, средний уровень использования ремней безопасности после проведения мероприятия значительно возрос ($P < 0,01$) по всем категориям оценки, а именно среди водителей-мужчин и водителей-женщин, среди водителей и пассажиров на переднем сидении, на всех видах дорог и для всех видов автотранспортных средств. Наиболее значительное повышение среднего уровня использования ремней безопасности наблюдалось среди таксистов и пассажиров такси в городе, где проводилось мероприятие. Средний уровень использования ремней безопасности среди таксистов увеличился на 21% ($P < 0,01$) (с 30% до проведения мероприятия (диапазон 10–58%) до 51% после проведения мероприятия (диапазон 45–60%)). В городе, используемом для сравнительного анализа, средний уровень использования ремней безопасности, напротив, значительно снизился ($P < 0,01$) за контрольный период в тех же категориях.

Исходя из повысившегося среднего уровня использования ремней безопасности, контролируемого

в рамках указанного мероприятия, и согласно имеющимся оценкам, проведение мероприятия позволило спасти в общей сложности 530 лет жизни, скорректированных на инвалидность (DALY). Учитывая стоимость проведения мероприятия (221 500 долларов США), а также сопутствующую экономию средств, показатель затратоэффективности мероприятия по сравнению с вариантом отказа от улучшенной программы повышения среднего уровня использования ремней безопасности составил с учетом приростных издержек 3246 юаней (эквивалент 418 долларов США) за каждый сэкономленный год жизни DALY.

Описанное мероприятие дало правительству возможность повысить потенциал безопасности дорожного движения и в то же время позволило получить информацию о возможности целевого использования финансовых ресурсов для снижения финансового бремени, связанного с травмами, полученными в результате ДТП. Важно отметить, что среди результатов проведенного исследования – изменения в правоприменительной практике полиции и выработка комплексных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения, которые можно отнести к результатам проекта в целом. Эти результаты имеют неопределимое значение для органов как центрального подчинения, так и на уровне провинции, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения в Китае (5).

5.2 Выбор методики оценки

Методы, используемые для каждого вида оценки, различаются. В рамках оценки могут использоваться как качественные, так и количественные методы. Качественные методы могут применяться для формативной оценки или оценки процесса, например для фокус-групп и для анкетирования путем использования вопросников, требующих кратких ответов, или вопросников открытого типа (6).

Оценка влияния и результатов программы может производиться с использованием разнообразных количественных методов. Наиболее мощным средством оценки программы с целью выявления изменения результатов является использование экспериментальной или квазиэкспериментальной схемы для отображения изменений (или их отсутствия). Тип используемых методик зависит от цели и бюджета оценки.

5.2.1 Типы исследований для формативной оценки и оценки процесса

Формативная оценка часто проводится в форме качественного исследования, как правило, включающего подробные словесные описания характеристик, случаев и обстоятельств для объяснения причин, которые лежат в основе различных схем поведения. Конкретные методики включают использование фокус-групп, углубленных опросов или анкетирования с применением вопросов, требующих кратких ответов, или вопросников открытого типа (7, 8). Например, при формативной оценке кампании в СМИ, направленной на повышение уровня использования ремней безопасности, вопрос может заключаться в том, предлагают ли транслируемые по телевидению рекламные ролики решение проблемы. Возможна организация фокус-групп с целью определить, считает ли аудитория содержание телевизионных рекламных роликов соответствующим поставленной задаче. Наличие обратной связи дополнительно повышает эффективность разработки рекламы.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Оценка эффективности транслируемых по телевидению роликов, направленных на повышение безопасности дорожного движения (Гана)

Исследовательскими учреждениями в Гане проводилась оценка эффективности транслируемых по телевидению роликов, направленных на повышение безопасности дорожного движения и касающихся превышения дозированной скорости и езды в нетрезвом виде (9). Фокус-группы были организованы для 50 водителей грузового автотранспорта и касались охвата, доступности и уместности содержания роликов, включая

предложения по их совершенствованию. Реклама была воспринята и понята большей частью целевой аудитории, хотя некоторые участники не вполне осознавали, к каким действиям призывают зрителей ролики. Возможности усиления эффекта роликов включали использование других СМИ, увеличение числа задействованных в рекламе языков и акцент на рекомендуемых изменениях в стиле вождения.

5.2.2 Типы исследований для оценки влияния и результатов

Существует четко определенная иерархия схем исследований для изучения эффективности мероприятий. Начиная со случайных контрольных исследований, обеспечивающих высокую достоверность, и заканчивая неконтролируемыми исследованиями до и после проведения кампании, которые не обеспечивают необходимой достоверности при оценке эффективности мероприятия.

Случайное контрольное исследование

Случайное контрольное исследование (СКИ) считается “золотым стандартом” для оценки, обеспечивающим высочайший уровень достоверности в оценках

успешности как отдельного мероприятия, так и программы в целом. Для проведения случайного контрольного исследования частные лица (или группы, к примеру, школа или поселок, для разновидности СКИ, известном как случайное кластерное исследование) в случайном порядке делятся на группы, вовлеченные и не вовлеченные в программу. Поскольку участники (или группы участников) случайным образом причисляются к той или иной группе, другие факторы, оцененные и не оцененные, которые также способны повлиять на конечный результат, равномерно распределяются между группами людей, задействованных и не задействованных в мероприятии. Несмотря на то, что возможность проведения СКИ всегда должна приниматься в расчет как способ оценки эффективности мероприятия, такие исследования все же требуют привлечения значительных ресурсов и их проведение может быть проблематичным при ограниченном финансировании. Кроме того, могут существовать и этические соображения, препятствующие произвольному делению на различные группы адресатов мероприятия с заранее известной пользой (т.е. лишения этого положительного воздействия участников, не задействованных в ходе мероприятия).

Важно отметить, что нет необходимости проводить СКИ эффективности самих ремней безопасности в качестве отдельной части программы. Уже и так собрано достаточно доказательств эффективности ремней безопасности в снижении травматизма и уровня смертности по причине автомобильных аварий (см. Главу 1).



Примеры случайных контрольных исследований

Гудсон, Буллер и Гудсон (10) провели случайное контрольное исследование в области безопасности среди беременных женщин в двух больницах США. Результаты показали, что процент использования детских сидений безопасности составил 96% для группы участников и 78% для контрольной группы.

Стай (11) провел исследование среди детей 2–6 лет и их родителей в детских учреждениях, которым были предложены образовательные программы по автомобильной безопасности. В группе адресатов мероприятия наблюдалось увеличение уровня использования детских ремней безопасности с 54% до 75%. В контрольной группе наблюдалось увеличение коэффициента использования ремней безопасности с 20% до 30%.

Квазиэкспериментальные схемы

Схемы квазиэкспериментального исследования, хоть и не столь строгие, как случайное исследование, при правильном проведении также могут быть использованы при оценке эффективности мероприятия. В подобные схемы могут также вовлекаться контрольная группа и группа, в которой проводится исследование, но при этом отдельные лица и группы не выбираются в случайном порядке.

Контрольное исследование до и после проведения кампании

Контрольное исследование до и после проведения кампании часто является наиболее практичной схемой для оценки программы. Случайный порядок выборки не всегда осуществим, к примеру, если данная местность уже задействована в мероприятии. Схема контрольного исследования до и после проведения кампании включает оценку конечной заинтересованности (например, при определении показателей использования ремней безопасности) в контрольной группе и в группе участников до и после завершения программы. Контрольная группа должна быть максимально приближена к группе участников, и все существенные различия следует учесть в расчетах. Наличие контрольной группы предоставляет возможность учета тенденций, возникновение которых не связано с проведением программы (см. Вставку 5.1).

ВСТАВКА 5.1: Оценка с использованием контрольного исследования до и после проведения кампании

На базе школ данное мероприятие было разработано в 1999 г. для повышения уровня использования ремней безопасности семьями, проживающими вдоль границы Техаса с Мексикой, где наблюдался низкий процент использования ремней безопасности среди детей. В рамках программы «Socorro Seatbelt» удалось достичь увеличения показателя использования ремней безопасности путем изменения норм восприятия среди местного населения, т.е. уменьшив общественную терпимость к фактам игнорирования ремней безопасности. Ученикам начальной школы показали на примерах, зачем члены их семей должны пользоваться ремнями безопасности и в каких случаях это требование может не выполняться. Были проведены различные мероприятия, среди которых конкурс тематических плакатов и поучительных историй, а также распространение информационных бюллетеней среди семей. Родителей вместе с детьми пригласили принять участие во втором конкурсе на лучший информационный плакат и слоган.

Жители двух соседних округов выступили в качестве контрольной группы и группы участников. В группе участников было 5 школ, а в контрольной – шесть. Обе группы были сходны по демографическим показателям.

До начала мероприятия в течение 13 дней возле каждой школы проводилось наблюдение за использованием ремней безопасности. По завершении мероприятия проводились наблюдения еще в течение одного года. В группе участников использование ремней безопасности детьми возросло с 47% до 57%, в то время как в контрольной группе было обнаружено незначительное снижение с 50% до 47%. Что же касается самих водителей транспортных средств, то около школ, где проводилось мероприятие, не было обнаружено значительных изменений в показателях использования ремней безопасности, тогда как в контрольных школах этот показатель значительно снизился с 90% до 83% (12).

Исследование до и после проведения кампании (без контрольной группы)

Исследование до и после проведения кампании без контрольной группы часто используется для оценки влияния программы, хотя оно дает минимальную достоверность при оценке ее эффективности. Схема исследования предусматривает оценку конечной заинтересованности до начала программы и после ее завершения. Эта схема достаточно проста и такое исследование может быть проведена относительно недорого, необходимо только составить основу выборки и поручить научным ассистентам провести наблюдение на местах. Однако без участия контрольной группы научная ценность этого исследования относительно ограничена, так как при этом зачастую сложно с уверенностью утверждать о наличии связи между изменением результатов и внедрением программы.



КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР: Исследование до и после проведения мероприятия (без контрольной группы) для оценивания кампании пропаганды использования ремней безопасности в штате Квинсленд, Австралия

В 1972 г. использование ремней безопасности стало обязательным для всех пассажиров и водителей автотранспорта в штате Квинсленд, Австралия. Транспортное ведомство штата в течение нескольких лет проводило кампании по общественному просвещению, и в 1997 г. совместно с полицейской службой Квинсленда была начата кампания «Fatal 4». Исследование, проведенное транспортным ведомством штата в августе-сентябре 2000 г., показало, что 10% людей признались в том, что не используют ремни безопасности. Наиболее часто указываемой причиной была «поездка на короткое расстояние». Целью кампании было развеять бытующие мифы о том, что:

- ремни безопасности необходимы лишь в дальних поездках;
- сами ремни безопасности могут нанести травмы;
- нет необходимости использовать ремни безопасности пассажирам задних сидений.

Кампания 1998–2000 гг. была нацелена на поощрение водителей и пассажиров к пристегиванию ремнями, предупреждая их о том, что полиция будет принуждать к этому и напоминая о штрафах в случае невыполнения. Кампании проходила при содействии телевидения и радио, средств наружной рекламы и такси; кроме того, среди посетителей Олимпийских игр 2000 г. распространялась информационная брошюра. Исследование показало, что поддержка утверждения «После этой рекламы я стал чаще задумываться об использовании ремней безопасности» значительно увеличилась с 46% в апреле 1999 г. до 58% в августе 2000 г. В 2001 г. исследование показало, что только 5% автомобилистов признали, что не используют ремни безопасности. 64% опрошенных заявили о том, что видели некоторые или все сообщения на рекламных щитах, а 50% автомобилистов уверены, что эта реклама послужила для них серьезным стимулом к использованию ремней безопасности.

Схема анализа прерванного временного ряда

Можно оценить эффект программы, используя многочисленные измерения конечной заинтересованности до и после ее проведения. Существует множество разновидностей этой схемы, некоторые из них включают контрольные группы. В исследованиях, где применяются подобные схемы, в основном используются регулярно собираемые данные, такие как показатель смертности, поскольку эти данные необходимы для соответствующего анализа. Однако этот вид исследований подвержен влиянию изменений, обусловленных течением времени, поскольку аналогичные с программой эффекты могут вызываться и другими факторами. Статистический анализ подобных данных может учитывать такие циклические тенденции, позволяя установить, были ли результирующие изменения вызваны соответствующим мероприятием или программой.

В таблице 5.1 приводятся характеристики исследований, а также преимущества и недостатки типов исследований, описанных в этом разделе. Более детальную информацию о типах исследований можно найти по ссылкам (14) и (15). Также может оказаться полезным интерактивный глоссарий исследовательской терминологии по адресу: [http:// www.cochrane.org/resources/glossary.htm](http://www.cochrane.org/resources/glossary.htm).

Таблица 5.1 Типы исследований. Их преимущества и недостатки.

	Формативная оценка, оценка процесса?	Оценка влияния, результатов?	Преимущества, недостатки
Качественный метод			
Фокус-группы/ углубленный опрос	• Формативный • Процесс	• Результат	• Возможность предоставления данных относительно причин эффективности / неэффективности мероприятия • Низкая цена • Выборка (участники) не случайна • Невозможность обобщения результатов
Количественный метод			
Случайное контрольное исследование		• Влияние • Результат	• Самый высокий уровень достоверности • Высокая цена • Применение случайного исследования не всегда допустимо
Контрольное исследование до и после проведения кампании		• Влияние • Результат	• Наиболее практичная схема • Необходима сопоставимая контрольная группа
Исследование до и после проведения кампании (без контрольной группы)		• Влияние • Результат	• Низкая цена • Низкий уровень достоверности
Схема анализа прерванного временного ряда		• Влияние • Результат	• Практичная схема при достаточном числе событий и точных системах контроля

Вставка 5.2: Эффективность программ по внедрению автомобильных систем безопасности для перевозки детей

В систематическом обзоре (16) были рассмотрены 16 исследований по изучению воздействия образовательных кампаний, нацеленных на повышение уровня использования безопасных сидений и ремней безопасности для детей. Во всех исследованиях применялись различные подходы, включая профессиональное консультирование для стимулирования использования автомобильных систем безопасности (ремней и т.д.), при поддержке целого ряда СМИ. Некоторые программы включали меры по стимулированию или принуждению, такие как штрафы, для побуждения к соблюдению требований. Исследования показали, что следствием проведенных кампаний является повышение уровня использования удерживающих систем, хотя эффект может и не сохраняться на протяжении длительного времени. К этому заключению приходят Гроссман и Гарсиа (17), которые заявляют о том, что величина положительного эффекта от подобных программ уже через один или более месяцев после проведения мероприятия может существенно

снизиться. Чем интенсивнее программа, тем положительнее результаты. Получены данные о том, что для детей старшего возраста эти программы менее эффективны.

В двух следующих обзорах (18, 19) сделан вывод о том, что одними лишь образовательными методами можно добиться весьма скромных результатов в использовании детских удерживающих устройств. Этот эффект можно значительно усилить для детей младшего возраста, когда соответствующие системы пассивной безопасности можно взять напрокат или получить бесплатно по акциям некоторых производителей совместно с получением сопутствующей информации о пользовании ими. Мотивационные и образовательные программы, по которым родители получают вознаграждение за правильное использование детских систем безопасности, а дети – за их использование, показали свою эффективность в краткосрочной перспективе (1–4 месяца) (19).

5.2.3 Выбор показателей эффективности

Показатели эффективности (или результатов) являются мерой успешности программы. Выбор показателя эффективности определяется целями оценки, типом проведенного исследования, количеством привлеченных ресурсов и в некоторой мере требованиями заказчика. К примеру, правительственные заказчики могут затребовать определенную информацию, чтобы убедиться в том, что ужесточение контроля за соблюдением законодательства или вывод программы на более широкий уровень осуществления будут пользоваться поддержкой населения.

Уровни травматизма и смертности

Эффективность ремней безопасности в снижении травматизма и смертности в результате столкновений была отмечена в ходе многочисленных исследований (см. Главу 1), поэтому нет необходимости подтверждать справедливость этих данных, отводя для этого значительную (и, возможно, дорогостоящую) часть экспериментального исследования. Хотя большинство таких исследований проводилось в странах с высоким уровнем дохода (преимущественно в США), нет никаких оснований полагать, что ремни безопасности будут менее эффективны в предотвращении травматизма и смертности в странах с низким уровнем дохода.

Если необходимо вычислить коэффициенты смертности и травматизма, то базой для подобных расчетов могут служить регулярно собираемые данные. Однако эффективность расчета подобных коэффициентов зависит от точности данных, собираемых на местном уровне. При существовании единообразной системы регистрации, кодирования и представления информации в больницах или иных учреждениях системы здравоохранения совокупная статистика автомобильного травматизма может быть получена в готовой форме. Если же такая система отсутствует, эти данные, возможно, потребуются вычислять на основе имеющихся на месте источников. Аналогичные данные об автомобильных авариях и смертности можно регулярно собирать, используя информацию дорожной инспекции или транспортных ведомств.

Так как качество данных может меняться, то полнота и точность информации должны быть тщательно проверены перед использованием.

Коэффициенты использования ремней безопасности

Наиболее полезным показателем эффективности, который может применяться для оценки кампании, пропагандирующей применение ремней безопасности, является, пожалуй, относительная доля водителей и пассажиров, использующих ремни безопасности. Для того чтобы получить информацию об изменении коэффициента использования ремней безопасности до и после проведения программы, в различных местах можно организовать ведение наблюдения за водителями и пассажирами транспортных средств.

Расчет коэффициентов

Едва ли полезно сравнивать изменения в абсолютных показателях смертности и травматизма или же количества водителей и пассажиров, использующих ремни безопасности, до и после проведения программы, так как такие абсолютные величины могут меняться вследствие увеличения или уменьшения количества зарегистрированных или незарегистрированных транспортных средств. Именно поэтому большое значение имеет расчет коэффициентов. В качестве знаменателей можно использовать, в частности, общее число автомобилей, число стоящих на учете автомобилей или пробег в километрах. Например, при расчете показателя травматизма в качестве такого коэффициента может выступать количество травм, деленное на число зарегистрированных водителей, или же количество травм на каждые 100 000 км пробега. Что касается использования ремней безопасности, то соответствующим коэффициентом может быть отношение числа пристегнутых водителей и пассажиров к общему числу охваченных наблюдениями водителей и пассажиров. Обратите внимание, что в знаменателе лучше использовать показатель численности людей (к примеру, на каждые 100 000 человек населения), нежели количество автомобилей. Дело в том, что в последнем случае быстрое увеличение автопарка во многих странах может исказить результаты оценки.

Раздел с подробным описанием способов измерения коэффициентов использования ремней безопасности включен в Главу 2.

5.2.4 Проведение экономической оценки программы

Иногда, чтобы продемонстрировать экономическую отдачу проекта или возможную экономию государственных средств благодаря инвестициям в деятельность по предотвращению, может понадобиться проведение экономической оценки. Экономическая оценка призвана дать ответ на вопрос о том, какое из двух мероприятий позволяет получить более эффективную отдачу на вкладываемые ресурсы. Иными словами, будет ли вложение суммы в Х долл. США в программу А более эффективным, чем вложение этой же суммы в программу Б. Очевидно, что для ответа на этот вопрос необходимо, как минимум, два варианта (иногда сравнение производится с вариантом “ничегонеделанья” или сохранения положения неизменным).

Экономическая оценка основывается на сравнении альтернатив по их затратности и последствиям (20). Термин «последствия» используется здесь для обозначения результата, имеющего стоимостное выражение. Можно проводить различные формы экономической оценки, различающиеся по объему исследования, т.е. по числу переменных, включенных в анализ. Важно учитывать, что каждая форма экономической оценки обычно влечет за собой принятие ряда исходных посылок; ответственные за принятие решений лица должны понимать это обстоятельство, чтобы правильно использовать данные подобных исследований.

У всех форм экономической есть одно общее: они сопряжены с измерением затрат. Затраты обычно включают в себя, хотя бы частично, прямые расходы – ресурсы, необходимые для проведения программы (к примеру, стоимость оборудования, оплата персонала, расходные материалы). Однако в принципе могут учитываться и другие затраты, например расходы, понесенные пациентами, лицами, обеспечивающими уход, окружающими людьми. Кроме того, могут учитываться и вмененные издержки и экономия расходов; к примеру, результатом программы может быть уменьшение числа людей, попавших в больницу, и сэкономленные тем самым средства могут приниматься в расчет. В общем и целом, выбор типа затрат зависит от избранной перспективы и характера проблемы, на решение которой выделяется финансирование.

Методы, используемые в экономической оценке

Наиболее общей формой экономической оценки является **анализ затратоэффективности** (СЕА). Соотнесение общих затрат на программы с определенным результатом дает нам коэффициент затратоэффективности (к примеру, удельные затраты на спасенную жизнь, затраты на спасенный год жизни человека или затраты на предотвращенную травму). При

анализе затратоэффективности исходная посылка заключается в том, что единицы измерения конечного результата надлежащим образом отражают цели сравниваемых в ходе анализа мероприятий (21). Разновидностью традиционного анализа затратоэффективности является анализ полезности затрат, основанный на такой единице измерения конечного результата, как год жизни, скорректированный на ее качество (QALY – quality-adjusted life year). Этот показатель отражает изменение в количестве смертельных случаев и качестве жизни и, таким образом, позволяет обоснованно сравнивать более широкий круг мероприятий, чем это можно было бы сделать по методике анализа затратоэффективности. Рассмотренный в разделе 5.1.2 пример программы, проведенной в Китае, отображает результаты исследования затратоэффективности.

Другой разновидностью экономической оценки является **анализ затрат и выгод**, в котором мероприятия оцениваются с точки зрения совокупных затрат и совокупных выгод, и в первом и во втором случае оцениваемых в денежном выражении (например, в долларах). Таким образом, если выгоды превышают затраты, принимается решение о финансировании программы. Оценить таким образом выгоды от сохранения здоровья человека может быть совсем не просто, но один из подходов мог бы заключаться в том, чтобы попросить самих адресатов программы оценить, какую максимальную сумму они были бы готовы заплатить за получение таких выгод (как если бы они покупали их на гипотетическом рынке). Идея, которая лежит в основе этого подхода, проста – оценить стоимость мероприятия подобно тому, как потребители оценивают товары и услуги на рынке (22).

Анализ затрат и выгод применительно к использованию ремней безопасности показывает, что выгоды несомненно превосходят затраты, а коэффициент, показывающий отношение выгод к затратам, составляет от 3 до 8 (23).

Выбор подходящего вида экономического анализа для конкретной программы будет зависеть от доступных ресурсов (как экономических, так и людских) и от целей оценки.

5.2.5 Определение объема выборки

Для всех видов количественных исследований важно оперировать достаточно большими массивами данных, чтобы быть уверенным в способности выявить эффект, если он существует. Чем реже происходит какое-либо событие, тем большим должен быть объем выборки для выявления различия. Серьезные травмы в результате автокатастроф относительно редки, и для исследования, конечным результатом которого является определение уровня травматизма или смертности, необходимы выборки большого объема. Для измерения коэффициента использования ремней безопасности требуется меньшее количество участников.

При определении объема выборки необходимо учитывать следующие факторы: ожидаемая величина определяемого эффекта, изменчивость единиц измерений и величина интересующей вас переменной. При определении объема выборки для случайного кластерного исследования в расчет берутся размер кластера и корреляция внутри кластеров. Более подробную информацию о расчете объема выборки для случайного кластерного исследования см. по ссылке (24).

Бесплатные калькуляторы объема выборки доступны в Интернете, но перед тем, как приступить к подобным расчетам, лучше предварительно проконсультироваться со специалистом по статистике, особенно в тех случаях, когда требуются случайные кластерные исследования или произвольные либо стратифицированные выборки.

В случае проведения количественных исследований полученные данные потребуют статистического анализа. Дополнительную информацию по этому вопросу см. по ссылке (7) или в лекциях по данной теме в разделах базовой методики и травматизма на сайте: <http://www.pitt.edu/~superi>.

5.3 Распространение результатов и обратная связь

По завершении оценки важно обеспечить обратную связь с заинтересованными сторонами, вовлеченными в программу. Распространение результатов поможет заручиться дополнительной поддержкой программы в случае ее успеха, а также поможет другим заинтересованным сторонам мобилизовать поддержку для проведения аналогичных программ. Широкая огласка при распространении таких результатов также может увеличить влияние программы. Если программа не принесла успеха, важно предоставить информацию всем заинтересованным лицам, чтобы слабые стороны проекта или возникшие проблемы могли быть учтены в ходе проведения подобных мероприятий или при принятии решения о том, стоит ли вообще проводить такие мероприятия.

Распространение данных о результатах может осуществляться на публичных мероприятиях, в СМИ, а также путем публикации отчетов в научной литературе. Распространение, перевод и информирование часто планируются заранее, чтобы увеличить шансы проведения эффективных мероприятий на общенациональной основе (25).

5.3.1 Контрольный перечень для процесса оценки

- Приступить к процессу оценки с начала осуществления программы.
- Определить цель оценки и разработать базу оценки.

- Четко определить целевую аудиторию, место и время.
- Разработать и испытать инструменты сбора данных, обеспечить последовательность подготовки и ведения измерений.
- Собрать и проанализировать данные.
- Составить и распространить отчет об оценке, обеспечить обратную связь с различными аспектами программы.

5.3.2 Использование результатов оценки с целью учета в новом цикле планирования

Проанализировать, продемонстрировала ли оценка наличие каких-либо ощутимых выгод, следует ли продолжать программу, или же ее необходимо свернуть или изменить? Можно ли на основании результатов оценки улучшить существующую программу? Имели ли место неожиданные побочные эффекты в ходе программы?

Результаты оценки требуется вновь ввести в цикл планирования, а программу, прежде чем выводить ее на расширенный уровень осуществления, требуется скорректировать.

Резюме

Оценку необходимо рассматривать в качестве неотъемлемого компонента любой программы, пропагандирующей использование ремней безопасности. С самого начала разработки программы необходимо определить, как будет проводиться ее оценка, с тем чтобы включить план сбора данных в реализацию проекта. Помимо предоставления информации об эффективности программы, оценка поможет выявить существование каких-либо проблем в ее проведении.

Определение целей оценки поможет определить оптимальный способ оценки. Существует несколько методов оценки программы по ремням безопасности. У каждого метода есть свои преимущества и недостатки, и выбор зависит от целей программы и имеющихся ресурсов.

Важно, чтобы результаты оценки получили все соответствующие стороны и чтобы эти результаты были использованы при планировании программы. Распространение, перевод материалов на другие языки и информирование общественности об эффективных мероприятиях повысят шансы вывода этих мероприятий на общенациональный уровень.

Ссылки

1. Thompson NJ, McClintock HO. *Demonstrating your program's worth: a primer on evaluation for programs to prevent unintentional injury*. Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Injury Prevention and Control, 1998.
2. Rossi PH et al. *Evaluation: a systematic approach*. California, Sage Publications, 2004.
3. THINK! Always wear a seat belt: rear seat belt campaign. Think! Road Safety Campaign, United Kingdom Department for Transport, 2003 (<http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/seatbelts/rear.htm>, accessed 12 November 2008).
4. Zaza S et al. Methods for conducting systematic reviews of the evidence of effectiveness and economic efficiency of interventions to reduce injuries to motor vehicle occupants. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 21(4S):23–30.
5. Stevenson M et al. Reducing the burden of road traffic injury: translating high-income country interventions to middle- and low-income countries. *Injury Prevention*, in press 2008.
6. Thompson NJ. Study methods for understanding injury behavior. In: Gielen A, Sleet DA, DiClemente R, eds. *Injury and violence prevention: behavioral science theories, methods and applications*. San Francisco, Jossey-Bass, 2006.
7. Britten N. Qualitative research: qualitative interviews in medical research. *British Medical Journal*, 1995, 311:251–253.
8. Kitzinger J. Qualitative research: introducing focus groups. *British Medical Journal*, 1995, 311:299–302.
9. Blantari J et al. An evaluation of the effectiveness of televised road safety messages in Ghana. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2005, 12:23–29.
10. Goodson J, Buller C, Goodson W. Prenatal child safety education. *Obstetrics and Gynaecology*, 1985, 65:312–315.
11. Dowswell T, Towner E. Social deprivation and the prevention of unintentional injury in childhood: a systematic review. *Health Education Research*, 2002, 17:221–237.
12. Cohn LD et al. A program to increase seat belt use along the Texas-Mexico border. *American Journal of Public Health*, 2002, 12:1918–1920.
13. *Seat belts public education campaign*. Queensland Transport, 2004 ([http://www.roadsafety.qld.gov.au/qt/LTASinfo.nsf/ReferenceLookup/SeatbeltsPubEd.pdf/\\$file/SeatbeltsPubEd.pdf](http://www.roadsafety.qld.gov.au/qt/LTASinfo.nsf/ReferenceLookup/SeatbeltsPubEd.pdf/$file/SeatbeltsPubEd.pdf), accessed 12 November 2008).
14. Woodward M. *Epidemiology: study design and data analysis*, 2nd ed. Boca Raton, Chapman and Hall CRC, 2005.
15. Rothman KJ, Greenland S. *Modern epidemiology*, 2nd ed. Hagerstown, Maryland, Lippincott-Raven, 1998.
16. Towner E et al. *What works in preventing unintentional injuries in children and adolescents? An updated systematic review*. London, Health Development Agency, 2001.
17. Grossman G, Garcia D. Effectiveness of health promotion programs to increase motor vehicle occupant restraint use among young children. *American Journal of Preventive Medicine*, 1999, 16(1S):12–22.
18. Di Guiseppi C, Roberts I. Individual-level injury prevention strategies in the clinical setting. *Future Child*, 2000, 10(1):53–82.
19. Dinh-Zarr T et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase the use of safety belts. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 21(4S):48–65.

20. Drummond MF et al. *Methods for the economic evaluation of health care programmes*. Oxford, Oxford University Press, 1997.
21. Tan-Torres T et al, eds. *WHO guide to cost-effectiveness analysis*. Geneva, World Health Organization, 2003.
22. Miller TR. The effectiveness review trials of Hercules and some economic estimates for the stables. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 21(4S):9–12.
23. Elvik R, Vaa T, eds. *The handbook of road safety measures*. Elsevier, 2004.
24. Kerry SM, Bland JM. Statistics notes: sample size in cluster randomisation. *British Medical Journal*, 1998, 316:549.
25. Sogolow E, Sleet DA, Saul J. Dissemination, implementation and widespread use of injury prevention interventions. In: Doll LS et al., eds. *Handbook of injury and violence prevention*. New York, Springer, 2007.

П

Приложения

Приложение 1.	
Вопросник Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по ремням безопасности	191
Приложение 2.	
Образец формы наблюдений за использованием ремней безопасности	200
Приложение 3.	
Пример закона об использовании ремней безопасности	201
Приложение 4.	
Проверка ремней безопасности и их элементов	204
Приложение 5.	
Организация проверок или постов контроля на дорогах	213
Приложение 6.	
Пример плана урока по правилам использования ремней безопасности в средних школах	218

Приложение 1.

Вопросник Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по ремням безопасности

ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

E



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL
TRANS/WP.1/2004/7
10 February 2004
RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Сорок четвертая сессия, 6-8 апреля 2004 года, пункт 5 е) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ СР.1 и СР.2

Более широкое использование ремней безопасности

**ВОПРОСНИК ПО СТРАТЕГИЯМ И ПРОГРАММАМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ**

А. Введение

Дорожно-транспортные происшествия с участием автотранспортных средств являются одной из основных причин гибели и ранения людей как в странах с высоким уровнем автомобилизации, так и в развивающихся странах. Это - одна из наиболее актуальных проблем здравоохранения; согласно прогнозам, она приобретет еще более глобальный характер в течение следующих нескольких десятилетий. Наиболее эффективным средством снижения уровня смертности и тяжелого травматизма водителей и пассажиров транспортных средств является использование ремней безопасности и детских удерживающих систем. Более активное использование ремней безопасности также считается одной из наиболее эффективных мер, которые могут быть приняты

отдельными лицами для снижения степени тяжести травм, полученных на автодорогах по причине безрассудного поведения автомобилистов, находящихся, например, в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, и водителей с агрессивным стилем вождения на автодорогах.

Настоящий вопросник был подготовлен Специальной рабочей группой по более широкому использованию ремней безопасности, учрежденной в ходе сорок третьей сессии Рабочей группы по безопасности дорожного движения. Более подробное описание целей и мандата этой Группы приведено в документе TRANS/WP.1/2003/15, посвященном использованию ремней безопасности.

В. Разъяснения

- Наиболее подходящим лицом для проведения данного обследования является любое старшее правительственное должностное лицо, на которое возложена текущая ответственность за управление стратегиями, программами и практикой вашей страны в области использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств и за осуществление контроля над ними.
- Под детским удерживающим устройством подразумевается отдельное сиденье или приспособление, используемое в процессе эксплуатации транспортного средства и позволяющее обеспечить безопасность ребенка (обычно с использованием ремней безопасности, установленных на сиденье транспортного средства), например детские люльки, детские сиденья и т.д.
- Просьба изложить на отдельном листе, прилагаемом к настоящему вопроснику, любые дополнительные разъяснения по любому вопросу, которые вы сочтете необходимыми.

С. Обзор

1. Стимулирует ли правительство вашей страны использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств?

	Ремни безопасности	Детские удерживающие устройства
Да		
Нет		

2. Как бы вы охарактеризовали поддержку, оказываемую правительством вашей страны с целью более широкого использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств?

	Ремни безопасности	Детские удерживающие устройства
Весьма высокая степень приоритетности		
Высокая степень приоритетности		
Средняя степень приоритетности		
Низкая степень приоритетности		
Приоритетность не установлена		

D. Данные/статистика

3. Осуществляет ли правительство вашей страны повседневный сбор подробной информации о дорожно-транспортных происшествиях, в результате которых гибнут и получают ранения люди?

- ☐ Да
☐ Нет

4. Включают ли эти данные информацию о том, использовались ли в момент дорожно-транспортного происшествия ремни безопасности/детские удерживающие устройства?

- ☐ Да
☐ Нет

5. Осуществляете ли вы повседневный сбор данных об использовании ремней безопасности/детских удерживающих устройств? В случае утвердительного ответа просьба указать самые последние данные относительно процентной доли их использования.

	Да	Нет	Процентная доля использования/ собранные данные
a) Передние сиденья			
b) Задние сиденья			
c) Детские удерживающие устройства			

6. Каким образом вы осуществляете сбор информации об использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств?

- ☐ Наблюдение
☐ Данные о дорожно-транспортных происшествиях
☐ Сообщения водителей и пассажиров
☐ Опросы мнений/обследования по телефону

☐ Иным образом; просьба уточнить:

.....

.....

.....

Е. Законодательство

7. Предусмотрено ли в законодательстве вашей страны требование об оснащении транспортных средств ремнями безопасности/установке в них ремней безопасности?

	Спереди Да/Нет	Сзади Да/Нет	В центре сзади Да/Нет	Год введения требования
Легковые автомобили				
Коммерческие транспортные средства (грузовые автомобили)				
Городские/междугородные автобусы				

8. Предусмотрены ли у вас внутренние технические нормы установки/функционирования ремней безопасности?

☐ Да

☐ Нет

В случае утвердительного ответа просьба уточнить:

.....

.....

9. Располагаете ли вы законодательством, требующим обязательное использование ремней безопасности взрослыми?

	Национальный/ федеральный закон	Закон штата/провинции	Спереди	Сзади	Дата принятия закона
Да					
Нет					

10. Располагаете ли вы законодательством, требующим обязательное использование детских удерживающих устройств?

	Национальный/ федеральный закон	Закон штата/провинции	Спереди	Сзади	Дата принятия закона
Да					
Нет					

Ф. Обеспечение соблюдения законодательства

Просьба указать правовые требования в разбивке по возрастным группам и конкретным типам детских удерживающих устройств

Возрастная группа (например, 0–2)	Тип удерживающего устройства	Местонахождение сиденья (если это оговорено)

11. Насколько строго обеспечивает правительство вашей страны соблюдение закона об использовании ремней безопасности/детских удерживающих систем?

	Ремни безопасности	Детские удерживающие системы
Весьма строго		
Строго		
Умеренно		
Редко		
Вообще не обеспечивает их соблюдения		

12. Какие санкции предусмотрены за нарушение законов об использовании ремней безопасности/детских удерживающих устройств?

	Ремни безопасности	Детские удерживающие устройства
Денежный штраф (в каком размере?)		
Штрафные очки в водительском удостоверении (какое количество?)		
Другие санкции, просьба уточнить:		

13. Проводит ли полиция конкретные кампании по обеспечению соблюдения предписаний, касающихся использования ремней безопасности/детских удерживающих устройств, в рамках любой из сфер ее юрисдикции?

- ☐ Да
☐ Нет

В случае утвердительного ответа просьба уточнить:

-
14. Предусмотрена ли в школах программа обучения по вопросам безопасности дорожного движения?

☐ Да
☐ Нет

15. В каком возрасте начинается такое обучение?

.....

16. Включает ли эта программа обучения информацию об использовании детских удерживающих устройств/ремней безопасности?

.....

17. Включают ли более широкие национальные образовательные программы, предназначенные для остального населения, информацию о правильном использовании детских удерживающих устройств для родителей/опекунов, например бабушек и дедушек?

☐ Да
☐ Нет

18. В течение прошедших 12 месяцев передавало ли правительство вашей страны через средства массовой информации рекламные сообщения, посвященные использованию ремней безопасности? Просьба сделать отметки столько раз, сколько это необходимо:

☐ Кампании по телевидению
☐ Кампании по радио
☐ Рекламные сообщения в кино
☐ На улицах: плакаты/объявления
☐ Листовки
☐ Печатные материалы, например газеты, журналы
☐ Интернет, новые средства информации
☐ Рекламное дело
☐ Иным образом, просьба указать:

19. Используете ли вы в рекламной деятельности фактор внезапности?

☐ Да
☐ Нет

В случае утвердительного ответа просьба указать, сопоставимы ли получаемые результаты с результатами применения более утонченных методов.

.....

.....

.....

20. Осуществляете ли вы повседневную оценку эффективности вашей программы использования ремней безопасности?

☐ Да

☐ Нет

** В случае утвердительного ответа просьба указать, каким образом вы определяете воздействие

- а) индивидуальных мер (например, принятие нового закона, подготовка нового телевизионного рекламного ролика)

.....

.....

- б) всей стратегии использования ремней безопасности (например, степень использования ремней безопасности, сокращение численности дорожно-транспортных происшествий, информированность о преимуществах использования ремней безопасности, реклама и т.д.)

.....

.....

.....

21. Проводили ли вы исследование характерных особенностей лиц, которые не используют удерживающие устройства?

☐ Да

☐ Нет

** В случае утвердительного ответа просьба указать, каким образом вы используете эту информацию.

.....

.....

.....

22. Предусматриваются ли в вашей программе применения ремней безопасности стимулы в отношении содействия (например, посредством дотаций, дополнительного полицейского оборудования и т.д.) более широкому использованию ремней безопасности/детских удерживающих устройств:

- ☐ правоприменительные органы
- ☐ другие правительственные органы
- ☐ пользователи транспортных средств
- ☐ другие категории; просьба уточнить:

** В случае утвердительного ответа просьба привести примеры:

.....

23. Как часто вы привлекаете неправительственные органы к деятельности по стимулированию безопасности дорожного движения, в частности посредством использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств?

	Ремни безопасности	Детские удерживающие устройства
Весьма часто		
Часто		
Умеренно		
Редко		
Никогда		

24. Пользуетесь ли вы поддержкой третьих сторон для оказания содействия в сосредоточении усилий на более широком применении ремней безопасности в рамках некоторых групп, не склонных к их применению, например групп молодых людей в возрасте 16-24 лет?

- ☐ Да
- ☐ Нет

** В случае утвердительного ответа просьба привести примеры:

.....

25. Просьба перечислить в порядке очередности три наиболее значительных фактора, способствовавших более широкому использованию ремней безопасности/детских удерживающих устройств в вашей стране.
-
-
-

26. Просьба указать в порядке очередности три наиболее серьезных препятствия, мешающих правительству вашей страны обеспечить более широкое использование ремней безопасности (например, освобождение некоторых водителей или пассажиров от обязательства соблюдать соответствующие требования).

.....

.....

.....

27. Просьба указать в порядке очередности три меры, которые вы приняли бы для обеспечения более широкого использования ремней безопасности/детских удерживающих устройств в том случае, если бы только на вас была возложена ответственность за реализацию правительственной программы использования ремней безопасности:

.....

.....

.....

Хотите ли вы довести до нашего сведения еще какие-либо данные о предусмотренных в вашей стране программах использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств?

.....

.....

.....

Фамилия лица, отвечающего на вопросник:

Должность:

Страна:

Можно ли связаться с вами в случае возникновения вопросов в связи с любым из ваших ответов?

☐ Да ☐ Нет

Номер телефона:

Номер мобильного телефона:

Номер факса:

Электронная почта:

Приложение 2.

Образец формы наблюдений за использованием ремней безопасности

ИССЛЕДОВАНИЕ ДАННЫХ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ В АВТОМОБИЛЯХ ЛАБОРАТОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ И ДОРОЖНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ		
№ _____		
ПАССАЖИР ПЕРЕДНЕГО СИДЕНИЯ	ПАССАЖИРЫ ЦЕНТРАЛЬНЫХ СИДЕНИЙ	ВОДИТЕЛЬ
☐ Мужч. ☐ Женщ.	☐ Мужч. ☐ Женщ.	☐ Мужч. ☐ Женщ.
☐ 14 лет + ☐ Ребенок (10-13 лет) ☐ Ребенок (5-9 лет) ☐ Ребенок (1-4 лет) ☐ Младенец (0-1 лет)	☐ 14 лет + ☐ Ребенок (10-13 лет) ☐ Ребенок (5-9 лет) ☐ Ребенок (1-4 лет) ☐ Младенец (0-1 лет)	Возраст: ☐ 17-29 лет ☐ 30-59 лет ☐ 60 лет +
☐ Непристегнут	☐ Непристегнут	☐ Непристегнут
☐ Ремень безопасности ☐ Автокресло ☐ Автокресло против движ. ☐ Автолюлька-пристегнута ☐ Автолюлька-непристегнута	☐ Ремень безопасности ☐ Автокресло ☐ Автокресло против движ. ☐ Автолюлька-пристегнута ☐ Автолюлька-непристегнута	☐ Ремень безопасности
☐ Пассажир на коленях	☐ Пассажир на коленях	☐ Пассажир на коленях
☐ Мужч. ☐ Женщ.	☐ Мужч. ☐ Женщ.	☐ Мужч. ☐ Женщ.
☐ 14 лет + ☐ Ребенок (10-13 лет) ☐ Ребенок (5-9 лет) ☐ Ребенок (1-4 лет) ☐ Младенец (0-1 лет)	☐ 14 лет + ☐ Ребенок (10-13 лет) ☐ Ребенок (5-9 лет) ☐ Ребенок (1-4 лет) ☐ Младенец (0-1 лет)	☐ 14 лет + ☐ Ребенок (10-13 лет) ☐ Ребенок (5-9 лет) ☐ Ребенок (1-4 лет) ☐ Младенец (0-1 лет)
☐ Непристегнут	☐ Непристегнут	☐ Непристегнут
☐ Ремень безопасности ☐ Автокресло ☐ Автокресло против движ. ☐ Автолюлька-пристегнута ☐ Автолюлька-непристегнута	☐ Ремень безопасности ☐ Автокресло ☐ Автокресло против движ. ☐ Автолюлька-пристегнута ☐ Автолюлька-непристегнута	☐ Ремень безопасности ☐ Автокресло ☐ Автокресло против движ. ☐ Автолюлька-пристегнута ☐ Автолюлька-непристегнута
☐ Пассажир на коленях	☐ Пассажир на коленях	☐ Пассажир на коленях
Отметьте любые моменты неправильного использования задних сидений или наличие пассажиров позади задних сидений		
Комментарий: _____		
СВЕДЕНИЯ О ТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ		
Буква регистрационного номера (1-я буква)	G/F ☐ E ☐ D ☐ C старше ☐ Др.	Такси: ☐
(Личный, специальные службы и т.д.)		

Источник: Broughton J. Restraint use by car occupants 1982–1989. Research Report 289. Crowthorne, United Kingdom, TRL Ltd. 1990.

Приложение 3.

Пример закона об использовании ремней безопасности

Типовой закон

Стандартный (первичный) типовой закон о ремнях безопасности

Национальный комитет по единообразным законам и постановлениям о дорожном движении

16 июня 1997 года

Цель: Цель настоящего закона заключается в снижении травматизма и смертности на улицах, дорогах и автомагистралях путем введения требования об обязательном использовании всеми водителями и всеми пассажирами ремней безопасности, соответствующих применимым федеральным стандартам в отношении механических транспортных средств во время езды в транспортных средствах, а также в предоставлении полномочий по первичному правоприменению.

Статья 1: Название

При цитировании настоящий закон может именоваться как Закон [штата] об использовании ремней безопасности.

Статья 2: Определения

При употреблении в тексте настоящего Закона:

- а) “Механическое транспортное средство” означает любое механическое транспортное средство общим весом в 10 000 фунтов или менее, которое должно быть оснащено ремнями безопасности на основании Федерального (первичного) закона № 208 о безопасности механических транспортных средств. Легковые автомобили должны быть оснащены ремнями безопасности, если они выпущены в обращение после 31 декабря 1967 года. Легкие грузовики и транспортные средства универсального назначения должны быть оснащены ремнями безопасности, если они выпущены в обращение после 31 декабря 1971 года.
- б) “Водитель” означает лицо, которое управляет механическим транспортным средством или осуществляет над ним фактический физический контроль.

с) “Ремень безопасности” означает любую лямку, корд или аналогичное приспособление, предназначенные для удержания человека в механическом транспортном средстве, включая все необходимые пряжки и другие пристяжные устройства и все элементы конструкции, предназначенные для установки такого комплекта ремня безопасности в механическом транспортном средстве.

Статья 3: Применение

Настоящий закон применяется ко всем водителям и всем лицам, находящимся в механических транспортных средствах на улицах, дорогах и автомагистралях настоящего штата.

Статья 4: Эксплуатация механических транспортных средств с ремнями безопасности

а) Каждый водитель механического транспортного средства в настоящем штате во время управления механическим транспортным средством всегда должен быть надлежащим образом пристегнут проходящим через его туловище ремнем безопасности, удовлетворяющим применимым федеральным стандартам безопасности механических транспортных средств.

[b) Вариант 1 – Водитель механического транспортного средства в настоящем штате не имеет права управлять механическим транспортным средством, если все находящиеся в автомобиле лица не используют надлежащим образом отрегулированные ремни безопасности или детское удерживающее устройство, удовлетворяющие применимым федеральным стандартам безопасности, при этом любые пассажиры в возрасте от 0 до 12 лет должны быть пристегнуты на заднем сидении за исключением случая, когда все места на заднем сидении уже заняты другими пассажирами в возрасте от 0 до 12 лет.]

[b) Вариант 2 – Водитель механического транспортного средства в настоящем штате не имеет права управлять механическим транспортным средством, если все находящиеся в автомобиле лица не используют надлежащим образом отрегулированные ремни безопасности или детское удерживающее устройство, удовлетворяющие применимым федеральным стандартам безопасности и соответствующие требованиям закона [штата] об использовании детских удерживающих устройств.]

с) Каждое лицо, находящееся в механическом транспортном средстве в настоящем штате, во время эксплуатации механического транспортного средства всегда должно быть надлежащим образом пристегнуто проходящим через его туловище ремнем безопасности, удовлетворяющим применимым федеральным стандартам безопасности механических транспортных средств.

Статья 5: Исключения

- а) Положения подпункта с) статьи 4) не применяются к детям, на которых распространяется действие [ссылка на акт или закон об использовании детских удерживающих устройств].
- б) Положения статьи 4) не применяются к лицам с физической инвалидностью, которая препятствует надлежащему использованию ими ремней безопасности, при условии что такая инвалидность должным образом удостоверена врачом, который обязан указать характер инвалидности, а также причину, по которой использование ремня нецелесообразно.
- с) Положения настоящего закона не применяются к легковым автомобилям, выпущенным в обращение до 31 декабря 1967 года и не оснащенным ремнями безопасности.
- д) Положения настоящего закона не применяются к легковым автомобилям, на которые не распространяется требование об их обязательном оснащении ремнями безопасности в соответствии с федеральным законодательством.

Статья 6: Санкции

Любое лицо, нарушившее положения подпунктов а), б) или с) статьи 4 настоящего закона наказывается штрафом на сумму от 25 до 50 долл. США [и обязано возместить судебные издержки] и [для штатов с системами начисления штрафных пунктов] 2 штрафными пунктами.

Источник: National Highways Traffic Safety Administration, USA
(<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/PrimaryEnforcement/images/PrimaryEnforcement.pdf>, accessed 12 November 2008).

Приложение 4. Проверка ремней безопасности и их элементов

(из руководства по проверке, составленного
Транспортной инспекцией Соединенного Королевства)

5.1 Ремни безопасности

Информация

Данной проверке подлежат только те ремни безопасности, установка которых обязательна. Владелец автотранспортного средства должен быть проинформирован о любых дефектах, замеченных на дополнительных ремнях безопасности.

Метод проверки

1. Проверьте, чтобы каждое из сидений, для которых необходима установка ремней безопасности, было оснащено ремнем безопасности соответствующего типа (см. табл. на стр. 4–5).
2. Натяните корд каждого из ремней от крепления, чтобы убедиться, что он должным образом прикреплен к конструкции автотранспортного средства.
Примечание. Для сидений со встроенными ремнями безопасности проверка крепления ремней к сидениям может быть невозможной.
3. Проверьте состояние всех кордов ремней на предмет порезов и очевидных признаков износа. Особое внимание следует уделить кордам в местах соприкосновения с креплениями, скобами и петлями.
4. Проверьте состояние узлов крепления и устройств регулировки на каждом из ремней.
5. Проверьте гибкие секции скоб на предмет:
 - a. коррозии или непрочности; сдвиньте корпус, если это можно сделать без повреждений;
 - b. покачайте гибкие секции скоб и прислушайтесь. Щелкающий звук будет указывать на обрыв жил тросика.

Метод проверки

6. Застегните каждый из фиксирующих механизмов и потяните соединенные секции в разные стороны. Для ремней безопасности с устройствами натяжения проверьте, чтобы при застегнутом механизме и пустом сидении, излишек корда сматывался устройством натяжения. **Примечание.** Некоторые типы ремней безопасности с устройствами натяжения могут требовать помощи вручную, чтобы их натянуть. Приведите в действие механизм расцепления, чтобы убедиться, что он расстегивается, когда это необходимо.
7. Насколько это возможно без монтажа, проверьте состояние конструкции вокруг узлов крепления ремней безопасности (т.е. в пределах заданной области, см. Приложение С). Узлы крепления в полу могут потребовать проверки из-под машины

Причины для признания

несоответствия

1. Ремень безопасности отсутствует или относится к неверному типу.
2.
 - a. Ремень безопасности непрочен крепится к сидению или конструкции транспортного средства. Например, не затянут крепежный болт.
 - b. Для сидений со встроенными ремнями безопасности — любое непрочное крепление сидения к конструкции транспортного средства.
3.
 - a. Порез, приводящий к разделению волокон.
 - b. Разделение волокон или истирание, достаточные для нарушения нормального функционирования ремня или существенно снизившие прочность корда.
 - c. Швы существенно изношены, непрочны, прерывисты или подвергались восстановлению.
4. Узел крепления или устройство регулировки ремня безопасности сломаны или сильно изношены.
5.
 - a. Коррозия или износ гибкой секции могут привести к повреждению под нагрузкой.
 - b. Обрыв жил тросика гибкой секции.

Причины для признания несоответствия

- a. Фиксирующий механизм ремня безопасности не фиксирует или не расцепляет ремень надлежащим образом.
- b. Механизм натяжения недостаточно натягивает корд ремня для полного устранения провисания ремня при застегнутом фиксирующем механизме и пустом сидении.
Примечание 1. В случае сомнений следует выполнить проверку, переведя сидение заднюю позицию до упора.
Примечание 2. Владелец транспортного средства следует дать рекомендацию и предоставить возможность удаления любого временно установленного устройства, которое вероятнее всего приведет к негативному результату проверки, прежде чем будет выдано уведомление о признании несоответствия.
7. Преднамеренные изменения, значительно снижающие исходную прочность, избыточная коррозия, существенная деформация, трещины или некачественный ремонт деталей, которые должны выдерживать нагрузку, или их опорных элементов или обшивки на расстоянии 30 см от крепления ремня.
Примечание. Для креплений встроенных ремней безопасности данная причина для признания несоответствия относится к любой из частей рамы сидения между узлом крепления и ближайшим крайним элементом крепления сидения к конструкции автотранспортного средства. Правило 30 см применяется к частям конструкции непосредственно около крепления сидения.

Требования к ремням безопасности автотранспортных средств, введенных в эксплуатацию до 1 апреля 1987 г.

Описание транспортного средства

1. **Пассажирские транспортные средства или транспортные средства двойного назначения**
 - 4 или более колеса
 - до 12 пассажирских мест
 - в эксплуатации с 1 января 1965 г. или позднее
2. **Трехколесные транспортные средства**
 - с весом без груза до 410 кг, находящиеся в эксплуатации с 1 января 1965 г. или позднее, или
 - с весом без груза более 255 кг, находящиеся в эксплуатации с 1 сентября 1970 г. или позднее

За исключением транспортных средств

 - с весом без груза менее 410 кг, оснащенных сидением водителя, тип которого заставляет водителя сидеть, широко расставив ноги, и
 - которые спроектированы или собраны лицом, которое профессионально не занимается продажей или производством транспортных средств данного типа.
3. **Грузовые транспортные средства, автофургоны и машины скорой помощи***
 - с весом без груза не более 1525 кг.
 - в эксплуатации с 1 апреля 1967 г. или позднее
4. **Грузовые транспортные средства, автофургоны**
 - с проектным весом брутто не более 3500 кг.
 - в эксплуатации с 1 апреля 1980 г. или позднее, за исключением тех, которые были введены в эксплуатацию до 1 апреля 1982 г. Если данная модель изготовлена до 1 октября 1979 г. и вес без груза превышает 1525 кг.

Положение сидения

Сидение водителя и «специальное переднее пассажирское» сидение (см. Примечание 1 ниже)	Центральное переднее сидение	Задние сидения, расположенные по направлению движения
Транспортные средства, введенные в эксплуатацию до 1 апреля 1981 г. А. Ремень, удерживающий верхнюю часть тела (но не включающий поясного ремня), для каждого сидения В. Транспортные средства, введенные в эксплуатацию после 31 марта 1981 г. Трехточечный поясной/диагональный ремень (см. Примечание 2 ниже)	нет требований	нет требований

Примечание 1. «Специальное переднее пассажирское сидение», требующее оснащения ремнем безопасности — это сидение, которое

- находится впереди всех сидений в автомобиле,
- расположено дальше всех от сидения водителя,

за исключением случая, когда жесткая перегородка отделяет пассажирское сидение от пространства перед ним рядом с сидением водителя (пример: некоторые виды такси, автобусов и т.д.).

Примечание 2. Трехточечный ремень безопасности — это ремень, который

- I. удерживает верхнюю и нижнюю части туловища,
- II. включает поясной ремень,
- III. закреплен не менее чем трех точках, и
- IV. предназначен для использования взрослыми.

Примечание 3. Полная система ремней безопасности для взрослых, включающая поясной ремень и плечевые ремни с маркировкой «Британский стандарт», является допустимой альтернативой для любого из перечисленных типов ремней.

**Требования к ремням безопасности
автотранспортных средств, введенных в
эксплуатацию после 31 марта 1987 г.**

Положение сидения

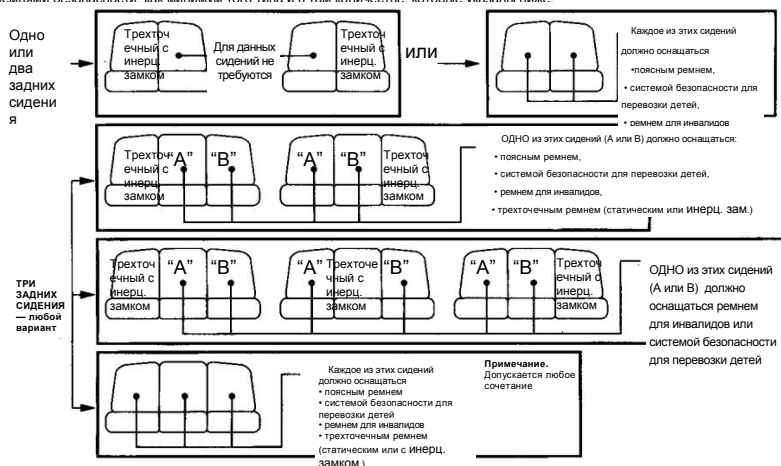
Описание транспортного средства	Сидение водителя и «заданное переднее пассажирское» сидение	Центральное переднее сидение	Задние сидения, расположенные по направлению движения
1. Пассажирские транспортные средства и средства двойного назначения не более чем с 8 пассажирскими сидениями, за исключением трехколесных транспортных средств ■ с весом без груза 255 кг и менее ■ с весом без груза более 255 и менее 410 кг, оснащенных сидением водителя, тип которого заставляет водителя сидеть, широко расставив ноги, и - которые спроектированы или собраны лицом, профессионально не занимающимся продажей или производством транспортных средств данного типа	Трехточечные ремни для каждого сидения (см. Примечания 2, 3 на стр.4)	Трехточечный ремень, поясной ремень или ремень для инвалидов	А. Транспортные с числом задних сидений не более 2 . Два варианта: i. трехточечный ремень с инерционным замком как минимум для одного сидения, ii. трехточечный ремень, поясной ремень, ремень для инвалидов или система безопасности для перевозки детей для каждого сидения. В. Транспортные средства с числом задних сидений не более 2. Три варианта: i. трехточечный ремень с инерционным замком на внешнем сидении и трехточечный статический ремень или с инерционным замком, поясной ремень, ремень для инвалидов или система безопасности для перевозки детей как минимум для еще одного сидения; или ii. статический трехточечный ремень для одного сидения и ремень для инвалидов или система безопасности для перевозки детей как минимум для еще одного сидения; или iii. трехточечный ремень, поясной ремень, ремень для инвалидов или система безопасности для перевозки детей для каждого сидения. См. дополнительную информацию на стр. 6–7.
2. Грузовые транспортные средства	То же, что и выше	То же, что и выше	Нет требований (см. Примечания 5 и 6 на стр.7)
3. Транспортные средства, введенные в эксплуатацию до 1 октября 1988 г., а именно: * микроавтобусы с числом пассажирских мест не более 12, * автофургоны и машины скорой помощи с проектным весом брутто не более 3500 кг.	То же, что и выше	Нет требований	Нет требований
4. Микроавтобусы, автофургоны и машины скорой помощи * с проектным весом брутто не более 3500 кг, * введенные в эксплуатацию позже 30 сентября 1988 г.	То же, что и выше	Трехточечный ремень или поясной ремень	Нет требований

(Транспортная инспекция, 1996 г.)

Ремни безопасности

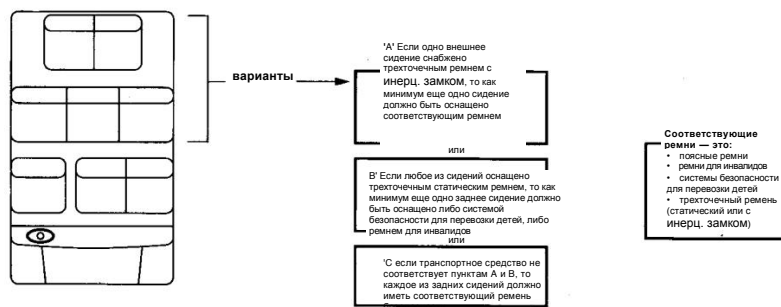
(Дополнительная информация: задние сидения, расположенные по направлению движения)

Транспортные средства, введенные в эксплуатацию с 31 марта 1987 г. Задние сидения, расположенные по направлению движения, должны быть оснащены ремнями безопасности, как минимум того типа и в том количестве, которые указаны ниже.



Ремни безопасности (Дополнительная информация: задние сидения, расположенные по направлению движения)

Более трех задних сидений



Примечание 1. Внешние сидения — это сидения, ближе всего расположенные к боковым стенкам транспортного средства.

Примечание 2. Ремни безопасности для задних сидений не требуются для транспортных средств с числом пассажирских сидений более 8 в любой конфигурации.

Примечание 3. Задние сидения, расположенные против направления движения или вбок, не требуют оснащения ремнями безопасности.

Примечание 4. Дополнительные сидения, которые складываются, если не используются, устанавливаемые в задней части удлиненных лимузинов, не требуют оснащения ремнями безопасности.

“С” Если транспортное средство не соответствует критериям “А” и “В”, приведенным выше, то **каждое** из задних сидений должно быть оснащено соответствующим ремнем безопасности.

Примечание 5. Сидения, установленные позади кабины водителя в грузовом транспортном средстве, не требуют оснащения ремнями безопасности (за исключением тех случаев, когда сидение является «специальным пассажирским сидением», см. Примечание 1 на стр. 4).

Примечание 6. Грузовой автомобиль (например, автофургон на базе легкового автомобиля), преобразованный в пассажирский (т.е. снабженный задними сидениями и боковыми окнами и т.д.), должен соответствовать требованиям, предъявляемым к пассажирским автомобилям.

(Транспортная инспекция, 1996 г.)

Целостность конструкции и коррозия

Приложение С

Влияние коррозии на безопасность автотранспортного средства зависит от:

- ее степени;
- функции, которую выполняет секция, затронутая коррозией.

Незначительная коррозия в важной части конструкции автотранспортного средства может сделать его небезопасным, если она нарушает целостность конструкции, несущей нагрузку.

С другой стороны, глубокая коррозия второстепенных секций может не влиять на безопасность автотранспортного средства.

Коррозия конкретной части, такой как порог кузова, может быть очень важной для автомобиля одного типа и менее важной для другого. Это видно на рисунках А и D, где затемненные фрагменты показывают важные части, несущие нагрузку, для различных типовых конструкций автотранспортных средств.

2. Заданные области

Для того, чтобы помочь в оценке коррозии, разделы 2, 3 и 5 данного руководства определяют, какие части конструкции автотранспортного средства особенно важны и требуют особого внимания при проверке.

В их число входят:

- части транспортного средства, несущие нагрузку, к которым крепятся определенные элементы, подлежащие проверке, которые определены в разделах 2,3 и 5;

- любая конструкция или обшивка, поддерживающая крепеж элемента или его часть, несущую нагрузку в пределах 30 см от места крепления. Например, при проверке крепления ремня безопасности к внутренней части кузова следует уделить внимание внешнему корпусу, дверной стойке, колесным нишам или любой другой поддерживающей конструкции в пределах 30 см от точки крепления элемента.

В разделе 6 руководства рассматриваются трещины, разломы, повреждения и коррозия конструкций, находящихся за пределами «заданных областей».

3. Оценка

Определив важные элементы, несущие нагрузку, и «заданные области» для автотранспортного средства, проверяющий должен установить, не подверглись ли они чрезмерной коррозии, сначала методом **визуальной проверки** а затем **посредством давления пальцем** (большим пальцем).

При необходимости допускается скобление или легкое постукивание затронутых коррозией областей при помощи инструмента для оценки коррозии.

Металл, подвергшийся чрезмерной коррозии, или металл, обработанный напильником, издает более глухой звук, чем металл, который не подвергался действию этих факторов. Для того, чтобы исследовать конструкцию, не обязательно наносить сильные удары или использовать острый инструмент.

4. Критерии несоответствия

Любая часть элемента, несущего нагрузку, или обшивка в пределах «заданной области», несущая нагрузку, должна быть признана несоответствующей, если ее прочность ослаблена коррозией до такой степени, что:

- при нажатии пальцем (большим пальцем) продавливается (нежесткая);
- крошится так, что появляется отверстие; или
- инструмент для оценки коррозии
 - проникает внутрь или
 - заставляет металлический элемент трескаться или распадаться.

(См. раздел 6.5 об элементах конструкции автотранспортных средств за пределами «заданной области»).

Серьезная деформация — это деформация, при которой существенно уменьшается прочность крепления элементов, поддерживающей конструкции, обшивки или элемента, несущего нагрузку.

5. Элементы под большой нагрузкой

Тяжесть общей или местной коррозии в элементах системы рулевого управления и подвески, находящихся под большой нагрузкой (например, рукояток, тяг, рычагов), можно оценить легким постукиванием или скоблением посредством инструмента для оценки коррозии.

Возможно использование небольшой отвертки для нажима и ощупывания, но только для мест, недоступных для инструмента для оценки коррозии.

Элемент, находящийся под большой нагрузкой, должен быть признан несоответствующим, если

- его общая толщина существенно уменьшилась под действием коррозии;
- местная коррозия привела даже к возникновению небольшого отверстия или трещины.

Целостность конструкции и коррозия Приложение С

6. Инструмент для оценки коррозии

Инструмент для оценки коррозии **нужно использовать осторожно**, чтобы избежать излишних повреждений.

Инструмент состоит из:

- прочной головки из конструкционного пластика для легкого постукивания, и
- стержня из алюминиевого сплава с наконечником в форме лопаты для легкого скобления. Стержень из алюминия также может использоваться в качестве небольшого рычага

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Наконечник в форме лопаты должен использоваться только для легкого скобления, а не для протыкания и прокалывания конструкции автотранспортного средства.

7. Меры предосторожности

При оценке коррозии конструкций и элементов автотранспортных средств рекомендуется защищать глаза. Следует удалить любые острые углы инструмента для оценки коррозии.

8. Общее руководство

Коррозия, которая не привела к существенному уменьшению толщины металла и ослаблению его прочности, несомненно, не должна служить причиной признания несоответствия. Однако проверяющий должен поставить в известность владельца транспортного средства о том, что коррозия началась.

С другой стороны, при сильной коррозии может быть необходимо отказаться от выполнения проверки тормозов, поскольку это может привести к грубой ошибке или дальнейшим повреждениям.

9. Тонкие стальные прессованные детали

В некоторых автотранспортных средствах для определенных элементов системы рулевого управления и подвески, крепежа, подрамников и поперечных ребер используется относительно тонкая прессованная сталь заданной толщины.

Многие из этих деталей имеют полые секции или обращенные вверх области, на которых накапливается дорожная пыль, пропитанная солью или другими химикатами, что вызывает сильную, но часто очень локализованную коррозию.

В отдельных случаях, когда на дорогах применяется большое количество соли, коррозия вызывает выход из строя элементов рулевой системы и подвески за три года. Известны случаи, когда некоторые элементы с одного конца полностью выходили из строя, а с другого оставались неповрежденными.

10. Платформа или шасси

У некоторых типов автотранспортных средств (например, V4/"Beetle" и пр.) кузова и различные механические части крепятся к металлической платформе или шасси, которые являются основной несущей конструкцией. Секции кузова, которые считаются частью конструкции, несущей нагрузку, должны признаваться несоответствующими только в том случае, если

- они играют активную роль, непосредственно поддерживая элементы рулевой системы, подвески, тормозной системы или крепления ремней безопасности, или
- есть вероятность, что они отрицательно повлияют на нормальную работу тормозной системы или рулевого механизма (например, из-за

11. Коррозия вокруг дренажных отверстий

Коррозия может быть более распространенной в областях вокруг дренажных отверстий из-за попадания влажного воздуха, грязи, соли с дорог и т.д. Поэтому следует уделять особое внимание этим областям важных конструкций и элементов, подлежащих проверке.

12. Метод ремонта

Важно, чтобы ремонт областей, подвергшихся коррозии, проводился правильно. Для ремонта «заданных областей» приемлемо использование только сварки.

Для ремонта соответствующие материалы надлежащих размеров и толщины должны использоваться таким образом, чтобы

- любая металлизация или сварка распространялась на неповрежденную часть элемента, несущую нагрузку;
- отремонтированная часть была практически такой же прочной, как и исходная конструкция.

Таким образом, для заделки отверстий допустимо использование только непрерывных сварных швов; хотя там, где изначально были точечные сварные соединения, они допустимы.

Ремонт сваркой элементов, находящихся под большой нагрузкой, таких как рычаги рулевой системы и подвески, рукоятки, тяги и т.д., обычно недопустим.

Целостность конструкции и коррозия Приложение С

13. Пайка твердым и легкоплавким припоем, стекловолокно и наплавка кузова

Эти способы соединения являются микросваркой и **не** считаются достаточно надежными для ремонта элементов, несущих нагрузку, хотя они, как правило, пригодны для других ремонтных работ.

Пайка твердым припоем, пайка и клепка допустимы только там, где они используются производителем и стандарт такого ремонта должен быть сопоставим с исходным.

14. Определение типов ремонта

Иногда бывает сложно различить пайку легкоплавким припоем от пайки твердым припоем после того, как место ремонта было покрашено или покрыто антикоррозийным покрытием. Однако пайку твердым припоем можно определить по ровному шву или шву золотистого цвета в месте соединения. Стекловолокно, наплавка кузова, алюминий и т.д. часто можно обнаружить по разнице

- внешнего вида,
- звука при постукивании,
- при использовании магнита.

Неметаллические конструкции автотранспортных средств

15. Пластик и стекловолокно

Пластик находит все более широкое применение в конструкциях автомобилей. Пластик, армированный стеклом (также известен как стекловолокно), применяется наиболее широко, разные варианты включают сочетание металлических шасси или подрамников и пластиковых монококовых конструкций (без шасси).

16. Подлежащие проверке элементы, смонтированные на пластиковых конструкциях

Подлежащие проверке элементы, такие как рамы рулевого управления, подрамники и ремни безопасности, часто крепятся непосредственно к пластиковым конструкциям без усиления металлом.

Хотя обычно конструкции рассчитаны на то, чтобы удерживать эти элементы, некоторые конструкции не рассчитаны на это (в особенности сборные элементы).

Неметаллические конструкции следует оценивать по их качествам. Ищите признаки непрочности. Трещины, расслоение в «заданной области» или элемент, качающийся на своем креплении настолько, что ясно, что он, скорее всего, не удержится или будет вырван, являются причинами для признания несоответствия.

17. Ремонт пластиковых конструкций

- В пределах «заданной области» или
- там, где это влияет на конструкцию, несущую нагрузку, отремонтированная часть должна быть столь же прочной, как и в исходном состоянии.

18. Целостность конструкции и удаление или замена металлических панелей.

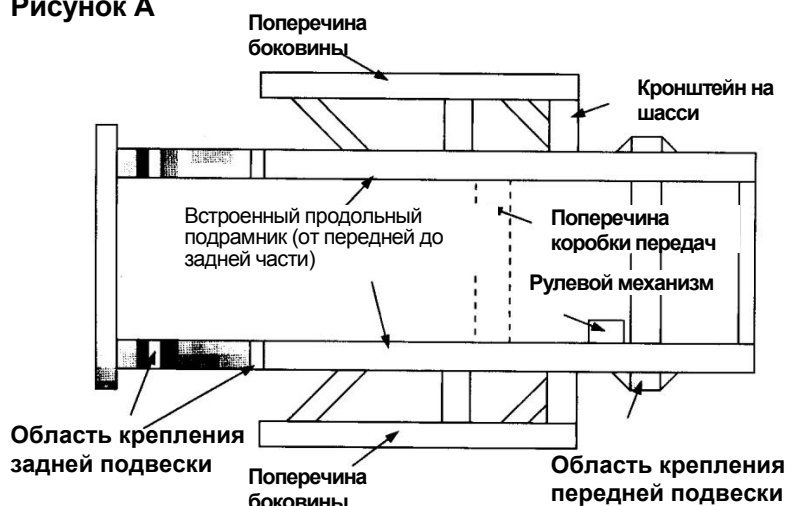
В транспортном средстве с цельной конструкцией ее прочность и жесткость могут сильно зависеть от удаления панели и замены ее панелью из другого материала. Решая вопрос о том, не привела ли модификация к **существенному уменьшению** прочности и жесткости, проверяющий должен учитывать, насколько он квалифицирован для выполнения такой оценки.

Если проверяющий решает, что модификация делает автотранспортное средство небезопасным, он должен выдать уведомление о признании несоответствия — см. пункт 6.5 Инструкции по проверке «Причины отказа».

Недопустимо использование пластика для замены или усиления подвергнувшегося коррозии или непрочного металла в «заданных областях», элементах или частях, несущих нагрузку.

Целостность конструкции и коррозия Приложение С

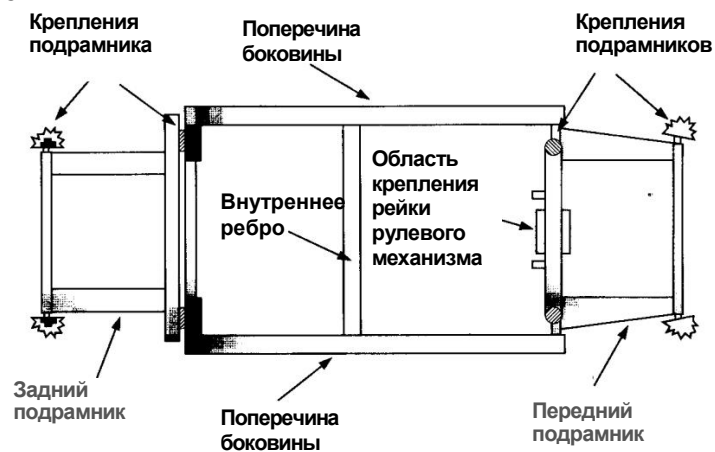
Рисунок А



(Транспортная инспекция, 1996 г.)

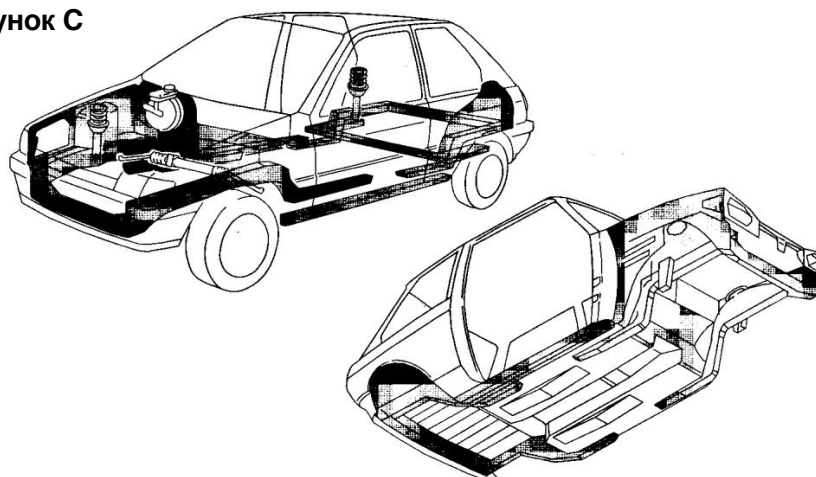
Целостность конструкции и коррозия Приложение С

Рисунок В



Целостность конструкции и коррозия Приложение С

Рисунок С



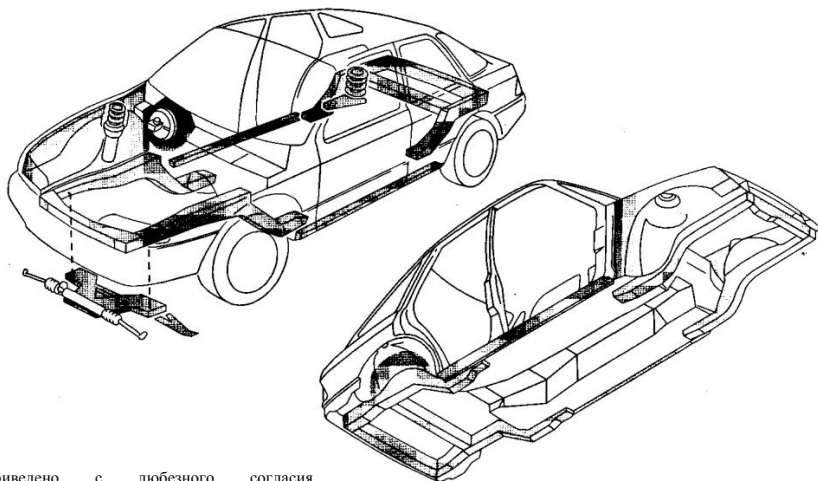
(Транспортная инспекция, 1996 г.)

Приведено с согласия Исследовательского центра автомобилестроения по ремонту (M.I.R.R.C)

Примечание. Вид снизу типичной монококовой конструкции автомобиля (двери и передние крылья не установлены).

Целостность конструкции и коррозия Приложение С

Рисунок D



Приведено с любезного согласия
Исследовательского центра
автомобилестроения по ремонту (M.I.R.R.C)

Примечание. Вид снизу на типичной монококовой
конструкции автомобиля (двери и передние крылья не
установлены).

(Транспортная
инспекция,
1996 г.)

Приложение 5.

Организация проверок или постов контроля на дорогах

Перехват движущихся в потоке транспортных средств для проведения выборочных или адресных проверок требует уделения самого пристального внимания планированию и оценке рисков.

При создании постов контроля самое главное – обеспечить безопасность сотрудников автоинспекции, водителей останавливаемых для проверки транспортных средств и всех других участников дорожного движения. Не допускается действие постов без назначения какого-либо должностного лица ответственным за общую безопасность (при этом данное лицо может выполнять и другие функции). Даже если наряд состоит только из двух или трех инспекторов, один из них должен отвечать за безопасность. Организация постов контроля включает в себя:

1. Выбор безопасного места

При выборе безопасного места необходимо учитывать следующие факторы:

- развертывание поста в месте, где у водителей есть достаточно времени и обзора, чтобы изменить режим вождения с целью безопасного проезда поста контроля. При появлении любых сомнений рекомендуется выбирать другое место;
- гарантии безопасности инспекторов при развертывании и свертывании контрольного поста. Стойкое ухудшение погодных условий может сделать работу поста нецелесообразной или небезопасной;
- перенос поста с места на место в период проведения рейда для обеспечения максимальной заметности полицейского присутствия;
- возможность ослепления водителей солнечным светом при подъезде к посту контроля (солнце меняет свое положение в течение дня);
- условия видимости для водителей, поскольку они могут быть особенно неблагоприятными в сумерках, в силу чего при проведении рейдов в указанное время суток необходимо принимать дополнительные меры предосторожности;
- проведение ночных рейдов в освещенных местах и обеспечение дополнительной подсветки для лучшей видимости;
- контроль не только проезжающих пост водителей, но и транспортных средств на подъезде к посту;
- недопущение чрезмерного скопления транспорта; представления о том, что такое чрезмерное скопление транспорта, могут различаться, но, как общее правило, если конец потока на расстоянии не виден, проверку следует

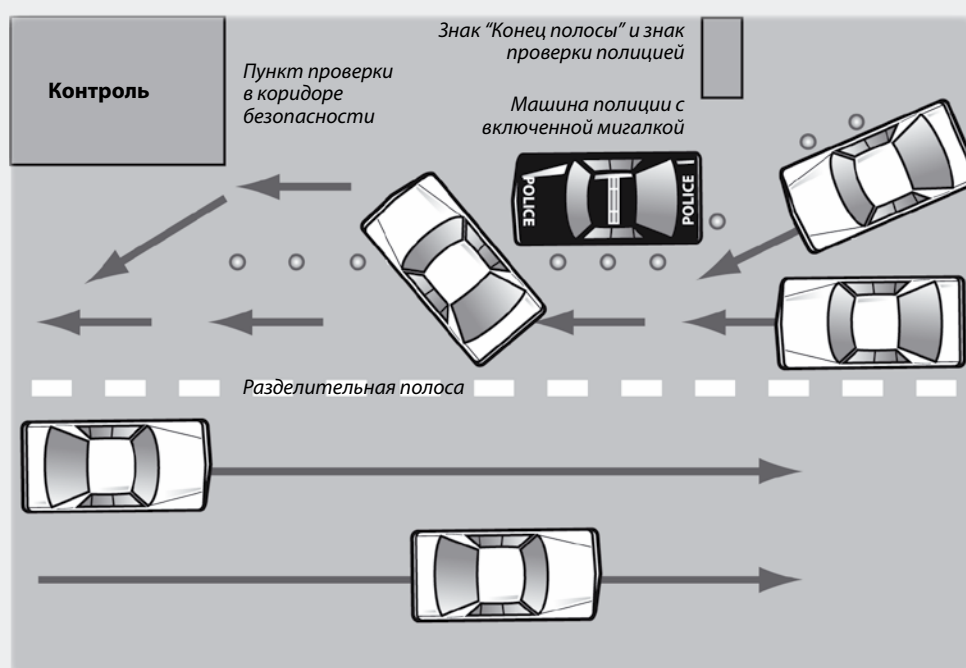
приостановить и пропускать транспорт до тех пор, пока конец потока не появится;

- использование естественных препятствий, замедляющих движение транспорта, например шлагбаумов пунктов взимания платы за проезд.

2. Безопасное замедление потока

На дорогах с двух- и трехполосным движением замедление потока транспортных средств лучше всего достигается путем постепенного сужения проезжей части при помощи дорожных сигнальных конусов, установки предупреждающего знака о полицейской проверке и знака “Конец полосы”, с тем чтобы проводить выборочную проверку автомашин из медленного, а не скоростного потока. Полицейский автомобиль с включенными мигалками предупреждает водителей о приближении к посту контроля и, что еще важнее, обеспечивает коридор безопасности, в котором инспекторы могут проводить работу с нарушителями. При использовании метода сужения проезжей части (см. рисунок) необходимо принимать во внимание величину транспортного потока как во время разворачивания контрольного поста, так впоследствии. Ограничение проезжей части одной полосой движения автоматически приведет к скапливанию транспорта, поэтому автомашины, не останавливаемые для проверки, следует пропускать вперед как можно скорее.

Рис. 1 Сужение проезжей части для замедления потока (○ = сигнальные конусы)



При использовании этого метода водители могут заранее узнавать о работе впереди поста контроля. Предполагаемые нарушители могут попытаться избежать ответственности, например поменяться местами с пассажиром, бросить машину, сделать попытку миновать пост без остановки, свернуть с дороги до поста контроля или же развернуться. По этим причинам важно предусмотреть размещение в стратегически выбранном месте ниже поста контроля автомашины, которая могла бы использоваться для перехвата тех водителей, которые попытаются избежать контроля.

Если наряд состоит только из двух или трех инспекторов, наиболее эффективен групповой подход, например, для организации проверки у светофора при наличии на другой стороне перекрестка безопасного места для остановки транспортных средств. Один инспектор может стоять у светофора и записывать водителей, остановившихся на красный свет. Затем он может отправлять их к своему коллеге (коллегам), производящему контрольную проверку на другой стороне перекрестка. Этот метод также хорошо работает у шлагбаумов пунктов взимания дорожной платы. Он обеспечивает сочетание наглядного правоприменения и предупредительного воздействия на автомобилистов.

3. Применение средств безопасности

Безопасность должна быть главным критерием. Для обеспечения на постоянной основе безопасных условий для сотрудников автоинспекции и участников дорожного движения необходимо использовать надлежащие средства безопасности.

- Все члены наряда как в дневное, так и в ночное время должны носить светоотражающие жилеты или куртки.
- Все инспекторы должны быть одеты по форме.
- Для защиты от потока должны использоваться автомашины полиции.
- Для максимальной заметности должны использоваться официальные машины с указателями полиции и включенной мигалкой (помните, что при выключенном двигателе мигалка может разрядить аккумулятор).
- В случае присутствия официальных наблюдателей им нельзя разрешать доступ на пост без светоотражающих жилетов.
- Используемое оборудование должно включать в себя включенные фонари в комплекте с красными сигнальными конусами для обеспечения контрастной подсветки.
- По периметру поста необходимо установить стробоскопические лампы или красные сигнальные конусы.
- Изучите возможность использования подручных средств в качестве барьера безопасности.

- Изучите возможность использования естественных препятствий или мест перехвата, например шлагбаумов пунктов взимания платы за проезд, автозаправок, парковок, съездов или выездов.
- Обеспечьте укомплектование наряда достаточным количеством сотрудников для безопасного и эффективного функционирования поста.
- О месте развертывания поста необходимо поставить в известность командование.
- Изучите возможность ведения фото и видеосъемки.

4. Планирование на случай непредвиденных ситуаций

Обеспечьте готовность к действиям в случае:

- отсутствия водительских прав
- отсутствия регистрации
- объявленных в розыск машин
- водителей в нетрезвом состоянии
- отказа выполнить остановку в месте перехвата.

Хотя большинство водителей будут выполнять указания инспекторов и с ними не возникнет каких-либо проблем, некоторые водители могут попытаться вступить в пререкания или скрыться бегством – например, водители в состоянии нервного возбуждения, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или преступники.

5. Добиться поставленной цели

Самый важный аспект этого метода проведения полицейских операций – оказать сдерживающее воздействие как на водителей, которые подвергаются проверке, так и на водителей, которые проезжают мимо. Водители, проезжающие пост, должны получать информацию о цели проверки, чего можно добиться путем размещения панно со сменными надписями, либо большого стационарного знака с надписью “Контроль ремней безопасности”. Очень важно, чтобы эти знаки были хорошо заметны.

Если этого не будет сделано, другие водители могут подумать, что проводится обычный полицейский рейд или простая проверка на дороге, и предпринятые действия не приведут к каким-либо изменениям в поведении.

6. Оперативность оформления нарушений

При необходимости оформления нарушений эта работа должна проводиться с минимальными задержками для водителя. Водитель должен быть четко проинформирован о выявленных нарушениях и, при попытке опровергнуть эту информацию, она должна быть подтверждена другими инспекторами.

Регистрация доказательств должна осуществляться без споров или препирательств. Инспектор всегда должен быть вежлив и предупредителен, демонстрировать высокие знания и профессионализм.

7. Сбор статистических данных

Необходимо собирать следующую информацию:

- количество проехавших мимо поста автомобилей (путем нескольких замеров числа автомашин за определенное время и умножения этого показателя на продолжительность рейдовой проверки);
- количество выявленных нарушителей;
- численность участвовавших в проверке сотрудников полиции;
- продолжительность работы поста.

Приложение 6.

Пример плана урока по правилам использования ремней безопасности в средних школах

Безопасность в автомобиле

План урока

Тема урока: Безопасность при поездках в автомобиле (использование таких защитных устройств, как ремни безопасности и подушки безопасности).

Продолжительность урока: 45 минут (5 минут для демонстрации видеоматериалов).

Целевая аудитория: Дети в возрасте 12–15 лет.

Изучаемый предмет: Личное, социальное или санитарное просвещение, гражданское воспитание.

Необходимое оборудование: Телевизор и видеомagniтофон.

Необходимые средства: видеозапись краш-теста; образец ремня безопасности (если его трудно достать, можно использовать обычный ремень); рекламные проспекты, аналогичные тем, которые описываются в Главе 4 руководства.

Другие проспекты, посвященные текущей правовой регламентации использования ремней безопасности. Лист с текстом “7/10 секунды” (приведен в конце плана урока); национальные и местные рекламные материалы, например плакаты, брелоки и т.д.

Примечание: В некоторых методических пособиях могут содержаться учебные планы или идеи, которые можно включить в урок.

Цели и задачи урока

- повысить осведомленность учеников об опасности безответственного поведения пассажиров;

- охарактеризовать последствия пренебрежения использованием автомобильных устройств безопасности;
- стимулировать использование автомобильных устройств безопасности;
- описать преимущества использования автомобильных устройств безопасности.

Введение: какова роль устройств безопасности в автотранспортном средстве?

Устройства безопасности автомобилей можно разделить на две категории: «основные» и «дополнительные». Назначение основных устройств – предотвращение самой аварии, например, хорошие тормоза, шины. Дополнительные устройства призваны предотвращать/сводить к минимуму травмы находящихся в машине людей, если авария произошла, как, например, системы защиты от бокового удара, подушки безопасности.

Ремни безопасности являются **дополнительным** устройством безопасности, выполняющим ряд функций. В их число входят:

- предотвращение выброса из автотранспортного средства в случае столкновения;
- уменьшение риска удара об элементы конструкции салона транспортного средства или снижение силы таких ударов;
- приложение к пристегнутому ремнем человеку перераспределенной силы, чтобы необходимым образом обезопасить его в случае аварии, ограничение его перемещения, а затем его возвращение на сиденье.

Американская коллегия врачей неотложной помощи (1) указывает, что ремни безопасности являются наиболее эффективным средством для снижения числа летальных исходов и серьезных травм в дорожных авариях. По их подсчетам, 75% пассажиров, выброшенных из автотранспортных средств при аварии, в результате погибают. **Ремни безопасности обеспечивают наибольшую защиту от выброса при столкновении.**

Подушки безопасности – это активные устройства высокой энергии, разработанные, в основном, как вспомогательное средство, повышающее эффективность действия ремня безопасности. Если пассажир не пристегнут или если автотранспортное средство оборудовано подушкой безопасности, а ремнем безопасности – нет, то возможно соприкосновение пассажира с подушкой еще до того, как она полностью раскроется. Это также касается людей, которым из-за их комплекции приходится сидеть ближе к рулевому колесу. **Подушки безопасности разворачиваются со скоростью около 300 км/ч. Если пассажир автотранспортного средства соприкасается с подушкой до того, как она полностью раскроется, он рискует получить серьезные травмы.**

Примечание. При каждой аварии, когда находящиеся в машине не пристегнуты, происходит три столкновения. Первое столкновение – это столкновение между автомобилем и другим объектом (например, другим автомобилем, преградой или уличным столбом). Второе столкновение происходит между не пристегнутым водителем или пассажиром и внутренними деталями салона автомобиля. Наконец, третье столкновение происходит, когда внутренние органы человека ударяются о грудную клетку или другие части скелета. Хотя при этом необходимо учитывать множество факторов, именно второй вид столкновений чаще всего приводит к травмам. Однако опасность может быть значительно снижена при использовании ремней безопасности.

Во время аварии, которая происходит на скорости 50 км/ч, вес тела пассажира значительно увеличивается (примерно в 30 раз). Вес человека в этих условиях становится сопоставим с весом слона. Ремень безопасности предназначен для того, чтобы противостоять такой силе.

Основная часть урока

- Воспользуйтесь проспектом с информацией о текущем законодательном регулировании использования ремней безопасности, чтобы разъяснить ученикам, какую ответственность они несут по закону. Если законодательство по данному вопросу отсутствует, перейдите к следующему пункту.
- Обсудите, к каким последствиям может привести неиспользование ремня в случае аварии; заострите внимание на моральную ответственности учеников.

Пригласите двух добровольцев и усадите их друг за другом на расстоянии примерно в метр. Разыграйте сцену, когда при движении со скоростью 50 км/ч водитель пристегнут ремнем безопасности, а пассажир на заднем сидении – нет. Продемонстрируйте, какие три движения совершают пристегнутые ремнями люди в случае аварии: сначала их кидает вперед и после этого их удерживает ремень безопасности; затем их отбрасывает назад в направлении к сиденью. После этого ремень возвращает их на место.

Не пристегнутые ремнем люди движутся только в одном направлении – вперед, пока они не ударятся об элементы конструкции салона автомобиля, не столкнутся с другими людьми в салоне или пока их не выбросит наружу.

Особо подчеркните, что 75% пассажиров, выброшенных из автотранспортных средств при аварии, в результате погибают. **Ремни безопасности обеспечивают наибольшую защиту от выброса при столкновении.**

Продемонстрируйте движение двух человек в салоне:

- **Водитель/пассажир переднего сидения:** движется вперед, удерживается и возвращается на сидение.

- **Пассажир заднего сидения:** движется вперед, натывается на спинку сиденья водителя, их головы сталкиваются, пассажир заднего сидения вдавливают водителя между креслом и ремнем безопасности.
- **Наиболее вероятный исход:** водитель/пассажир переднего сидения мертв!

Обсудите моральную ответственность пассажира заднего сидения за использование ремня безопасности.

Покажите видеоматериалы краш-теста, который наглядно демонстрирует использование ремней безопасности и подушек безопасности.

Проговаривайте для учеников то, что они видят на экране. Объясните, что, согласно исследованиям, **такая мелочь, как пристегивание ремнем безопасности, может повысить шанс выживания пассажира в потенциально смертельной аварии с 45 до 73 процентов.**

Особо подчеркните тот факт, что, хотя подушки безопасности и могут служить в качестве эффективного удерживающего средства, снижающего тяжесть травм пассажиров при аварии, они предназначены для использования в качестве вспомогательного средства для повышения эффективности ремней безопасности и не должны использоваться без них.

Продемонстрируйте, как правильно подогнать ремень безопасности с помощью образца ремня безопасности (если его нет, можно использовать брючный ремень или кусок ткани подходящей длины и толщины).

- Рекомендуется устанавливать в автомобилях трехточечные поясные и диагональные ремни безопасности.
- Диагональная часть должна проходить от пряжки по центру груди и через плечо с противоположной стороны.
- Поясная часть должна проходить по верхней части ног (кости таза).
- Для повышения безопасности подтяните вверх диагональную лямку, чтобы уменьшить провис, особенно в поясной части.
- Не допускайте поднятия поясной лямки выше уровня талии. Иначе в случае аварии вместо опоры на крепкие кости таза ремень может причинить повреждения внутренним органам человека, когда его тело будет брошено вперед, сравнявшись с весом слона.
- Чтобы надеть ремень безопасности нужно всего 10 секунд. Но эти 10 секунд могут спасти вашу жизнь.

Заключение

Силы, возникающие при аварии на скорости 50 км/ч, могут увеличить вес тела находящегося в салоне человека до веса слона. Это может оказаться смертельным для тех, кто решил не использовать ремень безопасности. Это может также оказаться смертельным для людей на передних сиденьях, за которыми сидят пассажиры, не пристегнутые ремнями безопасности.

Водитель и пассажиры, не пристегнутые ремнем безопасности, могут нести ответственность по закону, но ведь существует еще и более важная, моральная ответственность всех пассажиров – не допустить того, чтобы в результате их небрежности погибли их друзья и родные. И хотя человек может погибнуть по своей собственной вине, горе и страдания от этой потери выпадут на долю его родных и друзей.

Прочтите текст «7/10 секунды» (на следующей странице). Завершите урок следующей фразой: «Вы можете найти тысячу причин не использовать ремень безопасности, но каждая из них может стать для вас последней». Раздайте соответствующие информационные и рекламные материалы, подкрепляющие цели урока.

ВСТАВКА 1: «7/10 секунды»

В течение следующих семи десятых секунды мы разыграем перед вами **сцену гибели в замедленном движении**

Ночь, вы устали и поздно возвращаетесь домой, поэтому едете со скоростью 90 километров в час по дороге, которая на это не рассчитана. Поворот, но ваша реакция запаздывает, автомобиль теряет управление и летит в стену. **УДАР!!!**

1/10 секунды: Передний бампер и решетка радиатора сплющиваются. Стальные обломки делают в стене пробоины глубиной до четырех сантиметров.

2/10 секунды: Капот выгибается, сворачивается и вминает лобовое стекло. Бешено вращающиеся задние колеса отрываются от земли. В стену вминаются крылья, задняя часть которых выворачивается наружу через проемы передних дверей. Ваше тело продолжает двигаться со скоростью 90 километров в час, подвергаясь при этом двадцатикратной перегрузке. Теперь ваш вес равен полутора тысячам килограммов. Ваши ноги выпрямляются и ломаются в районе коленных суставов.

3/10 секунды: Вас уже выбросило из сидения, туловище распрямляется, сломанные колени упираются в приборный щиток. Руль из пластика и стали, в который

вы вцепились мертвой хваткой, начинает прогибаться. Ваша голова уже находится рядом с солнцезащитным козырьком, а ваша грудь – над рулевой колонкой.

4/10 секунды: Передок машины уже разбит на полметра, но задняя часть по-прежнему движется со скоростью около 50 километров в час. Двигатель весом в полтонны проламывает противопожарную перегородку.

5/10 секунды: Ваши окаменевшие руки переводят рулевую колонку почти в вертикальное положение. Сила тяжести насаживает вас на вал рулевого привода. Стальные зубья ступицы протыкают легкие и межреберные артерии. В легкие врывается кровь.

6/10 секунды: Плотно зашнурованные ботинки слетают с ваших ног. Педаль тормоза разрывает панели пола. Шасси сгибается посередине. Машина начинает опускаться, колеса зарываются в грунт.

7/10 секунды: Весь корпус машины изуродован. Шарниры вырваны, двери выкорчеваны. В последнем рывке сидение летит вперед, вжимая вас в беспощадную сталь ступицы руля. Кровь хлещет из рта, сердце останавливается от болевого шока, **ВЫ МЕРТВЫ.**

Всего прошло: **семь десятых секунды!**



Ссылка:

1. *Seat belts.* Texas, United States, American College of Emergency Physicians (ACEP), 2002 (<http://www.acep.org/patients.aspx?LinkIdentifier=id&id=26106&fid=1348&Mo=No&acepTitle=Seat%20Belt%20Fact%20Sheet>, accessed 12 November 2008).

Партнерские организации, участвовавшие в разработке этого руководства

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

Будучи специализированным учреждением Организации Объединенных Наций по вопросам здравоохранения, Всемирная организация здравоохранения ставит перед собой цели включения вопросов безопасности дорожного движения в программы в области общественного здравоохранения во всем мире, с тем чтобы добиться сокращения неприемлемо высоких уровней дорожно-транспортного травматизма. При этом используется подход с позиций общественного здравоохранения, сочетающий эпидемиологию, профилактику и информационно-пропагандистскую работу. Особое внимание уделяется странам с низким и средним уровнем доходов, в которых происходит большинство дорожно-транспортных происшествий. В последние годы деятельность ВОЗ была нацелена на осуществление рекомендаций “Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма”, подготовленного ею вместе со Всемирным банком и посвященного, в частности, основным факторам риска при дорожно-транспортном травматизме. После принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций резолюции о безопасности дорожного движения в 2004 году ВОЗ выполняет роль координатора инициатив по безопасности дорожного движения в системе Организации Объединенных Наций и с этой целью способствовала созданию Программы сотрудничества в области дорожной безопасности Организации Объединенных Наций, объединяющей свыше 40 международных организаций по безопасности дорожного движения, включая многие учреждения Организации Объединенных Наций. Такая координирующая роль была вновь одобрена Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в резолюции, принятой в 2005 году.

Адрес: World Health Organization, 20 Avenue Appia, CH-1211 Geneva 27, Switzerland

Интернет: www.who.int/violence_injury_prevention/en/

Контактное лицо: Маржи Педен, Координатор, Отдел предотвращения травматизма, Департамент по предотвращению травматизма и насилия

Эл. почта: traffic@who.int

Всемирный банк

Всемирный банк содействует повышению безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода в качестве одной из приоритетных задач развития во всем мире в соответствии со своей стратегией в области индустрии транспорта, озаглавленной “За безопасный, чистый и доступный транспорт, 2008–2012 гг”. Он оказывает финансовую и техническую поддержку странам, проводя работу с правительственными учреждениями, неправительственными организациями и частным сектором в целях разработки стратегий повышения дорожной безопасности. Задача Всемирного банка – оказать странам помощь в ускоренном осуществлении рекомендаций “Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма”, подготовленного им совместно со Всемирной организацией здравоохранения в 2004 г. Для этого он ставит акцент на укреплении национального потенциала и создании соответствующих глобальных и региональных партнерств, уделяя повышенное внимание достижению поддающихся измерению результатов в области безопасности дорожного движения. В поддержку этих целей был создан Глобальный фонд дорожной безопасности Всемирного банка, призванный содействовать мобилизации растущих ассигнований и технической помощи в интересах проведения на глобальном, региональном и национальном уровне деятельности для ускоренной передачи ноу-хау странам с низким и средним уровнем дохода, а также служить катализатором растущих национальных инвестиций в программы по вопросам дорожной безопасности.

Адрес: World Bank, 1818 H Street, NW, Washington DC 20433, United States

Интернет: <http://www.worldbank.org/grsf>

Контактное лицо: Энтони Блисс, Ведущий специалист по безопасности дорожного движения, Отдел транспорта, Департамент энергетики, транспорта и водоснабжения

Эл. почта: abliss@worldbank.org

Глобальное партнерство по безопасности на дорогах (GRSP)

Глобальное партнерство по безопасности на дорогах – это партнерство деловых кругов, гражданского общества и правительств, добивающееся устойчивого сокращения смертности и травматизма на дорогах в развивающихся странах и странах с переходной экономикой. Через налаживание и укрепление связей между партнерами GRSP стремится повысить осознание того, что дорожная безопасность – это вопрос, затрагивающий все слои и сферы жизни общества. GRSP создает устойчивые партнерства и осуществляет практические мероприятия по дорожной безопасности посредством мобилизации дополнительных ресурсов, улучшения координации, руководства, расширенного применения новаторских подходов и обмена знаниями как на

глобальном, так и на местном уровнях. GRSP действует на базе Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

Адрес: Global Road Safety Partnership, c/o International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, PO Box 372, 17 Chemin des Crets, CH-1211 Geneva 19, Switzerland

Интернет: www.grsproadsafety.org

Контактное лицо: Эндрю Пирс, Директор-исполнитель

Эл. почта: grsp@ifrc.org

Фонд ФИА “Автомобиль и общество”

Фонд ФИА “Автомобиль и общество” является благотворительной организацией, зарегистрированной в Великобритании с целью содействия общественной безопасности и здравоохранению, защите и сохранению жизни людей, а также сохранению, охране и улучшению физической и природной окружающей среды. Со времени своего создания в 2001 г. Фонд ФИА превратился в одну из ведущих организаций по вопросам повышения безопасности дорожного движения во всем мире. Он проводит информационно-пропагандистские акции для повышения осознания опасности растущей эпидемии дорожного травматизма и включения проблематики дорожной безопасности в международную политическую повестку дня. Он поддерживает научные исследования и распространение результатов для поощрения использования наилучших видов практики в политике по вопросам безопасности дорожного движения и оказывает финансовую поддержку проектам, осуществляемым третьими сторонами, через программу грантов.

Адрес: FIA Foundation, 60 Trafalgar Square, London WC2N 5DS, United Kingdom

Сайт: www.fiafoundation.org

Контактное лицо: Дэвид Уард, Генеральный директор

Эл. почта: mail@fiafoundation.org

Глоссарий

Анализ затрат и выгод. Формальный анализ затрат на какую-либо программу и выгод от нее, при котором все соответствующие результаты исчисляются в денежном выражении (1).

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). Специализированное учреждение Организации Объединенных Наций по здравоохранению со штаб-квартирой в Женеве, Швейцария.

Всемирный банк. Банк развития, предоставляющий кредиты, политические рекомендации, техническую помощь и услуги по обмену знаниями странам с низким и средним уровнем доходов с целью сокращения масштабов нищеты. Задача Банка – бороться против нищеты и за повышение уровня жизни населения развивающихся стран.

Глобальное партнерство по безопасности на дорогах (GRSP). Глобальное партнерство деловых кругов, гражданского общества и правительств с целью устойчивого повышения безопасности дорожного движения в развивающихся странах и странах с переходной экономикой.

Демонстративное правоприменение. Патрулирование полицией непосредственно на виду у участников дорожного движения, например организация рейдов для выборочной проверки водителей на алкогольное и наркотическое опьянение.

Деталь крепления. Часть комплекта ремня безопасности, включающая необходимые крепежные элементы, с помощью которых комплект крепится к местам крепления.

Детское удерживающее устройство. Автолюлька (для детей до года) или детское автокресло (для детей от 1 года до 4 лет), сконструированные с учетом возраста и веса ребенка, которые обеспечивают защиту в случае автомобильной аварии.

Диагональный ремень безопасности. Ремень, проходящий через грудь человека от бедра до противоположного плеча.

Добольничная помощь. Помощь, призванная уменьшить последствия травмы или повреждения до доставки пострадавшего в стационар (см. чрезвычайные медицинские службы). Она включает в себя помощь подготовленных и необходимым образом оснащенных медиков, действующих в своем официальном качестве, а также помощь, оказываемую обычными людьми, оказавшимися на месте аварии.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП). Столкновение или дорожная авария, которые могут сопровождаться или не сопровождаться телесными повреждениями, происшедшие на дороге общего пользования и с участием как минимум одного движущегося транспортного средства.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). ЕЭК ООН преследует цель содействия устойчивому экономическому росту в своих 55 государствах-членах. Она служит форумом для общения между государствами, разрабатывает международно-правовые документы по вопросам торговли, транспорта и окружающей среды; и распространяет статистические данные и анализы экономического положения и состояния окружающей среды. В ее состав входит Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (РГ.29).

Законодательство. Законы или положения, имеющие силу закона, т.е. наделяющие полицию правоприменительными полномочиями, а суды – правом назначать санкции за неисполнение (1).

Издержки. Использование ресурсов, которые могут иметь иное применение. Затраты обычно исчисляются в денежном выражении, а концепция издержек охватывает любое использование ресурсов, а не только прямые расходы.

Изменение скорости при столкновении (ΔV). В процессе восстановления обстоятельств аварии изменение скорости в результате столкновения (как правило, по центру тяжести транспортного средства) широко используется в качестве единицы измерения серьезности аварии. При высоких скоростях какая-либо эластичность при столкновении между автомобилями практически полностью отсутствует и рикошет поэтому крайне незначителен. Так, при столкновении автомобиля, который двигался со скоростью 100 км/час, с неподвижным транспортным средством такой же массы оба они меняют скорость движения на 50 км/час.

Ключевой показатель эффективности (КПЭ). Показатель, с которым могут сравниваться конкретные элементы или услуги для определения того, насколько они соответствуют заявленному требованию.

Корд ремня. Ременная часть системы ремня безопасности, предназначенная для противодействия инерции, которую испытывает пассажир автотранспортного средства при резком торможении во время аварии.

Лицо, находящееся вне своего места в автомобиле. Водитель автомобиля или пассажир, который в момент аварии находится не на своем обычном месте, например ребенок, лежащий на заднем сиденье.

Механизм расцепления. Устройство с кнопкой красного цвета, при нажатии на которую язычок ремня безопасности отстегивается от пряжки.

Наблюдение. Осуществляемые на систематической основе текущий сбор, обобщение и анализ данных и своевременное направление информации по ее принадлежности для принятия решений.

Надежность пассажирского салона. Способность салона транспортного средства оставаться целым и невредимым и не разрушаться при столкновении с другим транспортным средством или предметом.

Натяжитель. Устройство для регулирования части или всего корда ремня безопасности.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

ОЭСР объединяет страны приверженные принципам рыночной экономики, плюралистической демократии и уважения прав человека.

Оценка. Текущий процесс определения эффективности программы с точки зрения достижения ее целей. Одной из целей оценки является также выявление проблем, которые могут возникнуть при осуществлении программы, с тем чтобы можно было вновь включить возникшие озабоченности в процесс планирования и вносить коррективы во время осуществления. Оценка обычно строится таким образом, чтобы попытаться отграничить результаты самой программы от воздействия других факторов.

Пассивные меры безопасности. Любые устройства и приспособления, которые автоматически обеспечивают защиту находящихся в салоне автомобиля лиц, например ремни безопасности, мягкая обивка приборного щитка, бамперы, ламинированное лобовое стекло, подголовники, утапливаемая рулевая колонка и воздушные подушки безопасности.

Первая помощь. Неотложная помощь пострадавшему на месте происшествия или около него до прибытия профессиональных врачей.

Повышающее сиденье. Дополнительное сидение, позволяющая поднять ребенка выше, чтобы можно было правильно пристегнуть его стандартным ремнем безопасности, предназначенным для взрослых.

Подушка безопасности. Устройство безопасности, устанавливаемое в автотранспортном средстве, которое в случае столкновения наполняется воздухом для защиты водителя или пассажиров. В большинстве случаев подушки безопасности устанавливаются впереди водителя и правого пассажира, но на некоторых более новых моделях автомобилей также монтируются боковые подушки безопасности.

Подушка безопасности пассажира. См. подушку безопасности.

Подход к расчету стоимости дорожных аварий с позиций человеческого капитала. Этот подход основан на теории человеческого капитала, которая исходит из того, что центральное место в системе производства и потребления занимает человек. Модель на базе подхода с позиций человеческого капитала учитывает как прямые, так и косвенные затраты, вызываемые дорожно-транспортным травматизмом, как для отдельных людей, так и для общества в целом. Такие затраты включают в себя неотложную помощь, первоначальные медицинские затраты, затраты на реабилитацию, долговременные уход и лечение, расходы на предоставление страхования, юридические издержки, затраты на содержание рабочих мест, потери от уменьшения производительности труда, имущественный ущерб, транспортные задержки, психосоциальное воздействие и потерю функциональных качеств (3).

Полная система ремней безопасности. Комплект ремней, включающий ремни для пояса, бедер и плеч, и центральное фиксирующее устройство.

Поясной и плечевой ремень. См. трехточечный ремень безопасности и диагональный ремень безопасности.

Поясной ремень. См. двухточечный ремень безопасности.

Преднатяжитель/втягивающее устройство. Дополнительное или встроенное устройство, которое натягивает корд ремня безопасности для уменьшения провисания ремня при столкновении.

Программа сотрудничества в области безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Эта Программа, созданная после принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций резолюции 58/289, объединяет свыше 42 организаций, осуществляющих обмен своими знаниями и опытом по вопросам безопасности дорожного движения.

Проскальзывание. При столкновении, проскальзывание водителя или пассажира под ремнем безопасности в отделение для ног в полу кузова в результате излишнего провисания комплекта ремней.

Пряжка. Устройство быстрого расстегивания, с помощью которого пользователь пристегивается ремнем, т.е. фиксирует свободный конец ремня в нижнем креплении посредством язычка.

Ремень безопасности. Ремни безопасности, которые иногда также называют привязными ремнями, представляют собой средство безопасности, предназначенное для удержания водителя или пассажира автомобиля от опасного перемещения, которое может быть результатом столкновения или внезапной остановки. Ремни безопасности предназначаются для уменьшения травматизма путем предотвращения столкновений привязанных ими лиц с жесткими деталями интерьера транспортного средства или другими пассажирами и предотвращения их выброса из салона.

Ремень безопасности с креплением в двух точках. Ремень безопасности, который проходит через пояс.

Риск. Возможность наступления нежелательного события.

Система напоминания о ремне безопасности. “Умное” устройство зрительного или звукового напоминания, которое определяет, пристегнуты ли ремнями безопасности люди на различных сиденьях, и, если они не пристегнуты, подает нарастающие по силе предупредительные сигналы до пристегивания ремня безопасности. Таким сигналом может сигнал зуммера, музыкальный аккорд или голосовое напоминание.

Смерть в результате ДТП. Смерть человека в течение 30 дней после дорожно-транспортного происшествия (3).

Стандарт характеристик безопасности. Определение или спецификация оборудования или характеристики транспортного средства, которые обеспечивают повышенную безопасность. Такие стандарты вырабатываются рядом организаций на национальной, региональной или международной основе.

Страна с высоким уровнем доходов. Для цели настоящего документа использовалась разработанная Всемирным банком система классификации стран по валовому национальному доходу (ВНД) на душу населения. К странам с высоким уровнем доходов отнесены страны, в которых ВНД составляет 9076 долл. США и выше (2).

Страна с низким уровнем доходов. Для цели настоящего документа использовалась разработанная Всемирным банком система классификации стран по валовому национальному доходу (ВНД) на душу населения. К странам с низким уровнем доходов отнесены страны, в которых ВНД составляет 735 долл. США и меньше (2).

Страна со средним уровнем доходов. Для цели настоящего документа использовалась разработанная Всемирным банком система классификации стран по валовому национальному доходу (ВНД) на душу населения. К странам со средним уровнем дохода отнесены страны, в которых ВНД находится в пределах от 736 до 9075 долл. США (2).

Тест на удар о деформируемый барьер со смещением. Фронтальный краш-тест, предназначенный для того, чтобы воспроизвести реальные условия лобового столкновения. При такого рода испытаниях ударяющий автомобиль частично перекрывает сминаемый барьер.

Травма в результате ДТП. Несмертельная травма, причиненная в результате дорожно-транспортного происшествия.

Трехточечный поясной и диагональный ремень безопасности. Любой ремень безопасности, который по существу является сочетанием поясного и диагонального ремня, проходящего через плечо. Трехточечный поясной и диагональный ремень безопасности намного безопаснее, чем поясной ремень или плечевой ремень по отдельности.

“Транспорт рисерч лаборатори” (TRL). Независимый международно признанный центр передовых научных знаний и исследований по вопросам наземного транспорта.

Место крепления ремня безопасности. Место в транспортном средстве, к которому крепится ремень безопасности.

Устройство для регулирования ремня. Устройство, позволяющее регулировать ремень в зависимости от индивидуальных особенностей пользователя и положения сиденья. Устройство для регулирования может быть частью пряжки, натяжителя или любой другой детали ремня безопасности.

Участник дорожного движения. Лицо, использующее любую часть дорожной системы в качестве пользователя механического или немеханического транспортного средства.

Фактор риска. Фактор, который влияет на возможность наступления нежелательного события или воздействует на серьезность последствий, к которым приводит это событие.

Фонд ФИА “Автомобиль и общество”. Фонд ФИА, учрежденный Международной автомобильной федерацией (ФИА) в 2002 году в качестве благотворительной организации, зарегистрированной в Соединенном Королевстве, является одним из лидеров в области проведения на глобальном уровне информационно-разъяснительной работы по вопросам безопасности дорожного движения и одним из ведущих спонсоров научных исследований по вопросам безопасности дорожного движения, который работает в тесном контакте с международными партнерами в целях повышения дорожной безопасности и поощрения устойчивого подхода к мобильности.

Центры по контролю и профилактике заболеваний США (CDC). В структуру CDC входит Национальный центр по контролю и предупреждению травматизма, в частности занимающийся предотвращением дорожно-транспортного травматизма путем осуществления программ и научных исследований. Он является главным агентством по вопросам предотвращения травматизма министерства здравоохранения США и расположен в Атланте, штат Джорджия.

Чрезвычайные медицинские службы (ЧМС). Услуги, оказываемые вскоре после аварии подготовленным персоналом с использованием надлежащего оборудования. В случае травматизма ЧМС преследуют цель сократить смертность от потенциально угрожающих жизни повреждений. Эти услуги включают в себя помощь, которая оказывается до доставки пострадавшего в стационар (добольничные услуги ЧМС, включая помощь на месте аварии и доставку в стационар для последующего ухода) и медицинский уход, обеспечиваемый на базе больницы.

Язычок. Металлическая вставная пластинка, прикрепленная к ремню и застегивающаяся в пряжке. Отстегивается только при нажатии кнопки на механизме расцепления.

ISOFIX. Стандартное международное крепление, к которому могут присоединяться детские удерживающие устройства, с тем чтобы снизить вероятность их неправильной установки и облегчить для пользователя транспортного средства установку и регулировку системы

Ссылки

1. Elvik R, Vaa T. *The handbook of road safety measures*. Amsterdam, the Netherlands, Elsevier, 2004.
2. Country classification: classification of economies. Washington DC, World Bank Group, 2002 (www.worldbank.org/data/countryclass/countryclass.html, accessed 12 November 2008).
3. Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта Европейской экономической комиссии. *Глоссарий по статистике транспорта*, Третье издание. TRANS/WP.6/2003/6. Нью-Йорк, Организация Объединенных Наций, Экономический и Социальный Совет, 2003 г. (<http://www.unecce.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3.pdf>, проверена 6 октября 2009 г.).

Фонд ФИА
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
Соединенное Королевство
Эл. почта: mail@fiafoundation
Интернет: www.fiafoundation.org

ISBN 978-0-9561403-8-8

