

О. А. Никитюк<sup>1</sup>, д.с.-г.н., В. М. Новіков<sup>2</sup>, д.ф.-м.н., В. В. Новіков<sup>3</sup>, к.т.н.

<sup>1</sup>Національний медичний університет імені О.О. Богомольця, м. Київ

<sup>2</sup>Інститут підвищення кваліфікації фахівців в галузі технічного регулювання та споживчої політики Одеської державної академії технічного регулювання та якості, м. Київ

<sup>3</sup>Навчально-Консультаційний центр «Євроакадемія», м. Київ

## АНАЛІЗ ВИМОГ МІЖНАРОДНОГО СТАНДАРТУ ISO 39001:2012

*В статті приводяться результати аналізу вимог міжнародного стандарту ISO 39001:2012, розглядаються проблеми його гармонізації та впровадження в Україні.*

**Ключові слова:** безпеність дорожнього руху, системи управління, нормативна база.

Необхідність сталого розвитку суспільства в цілому стає неминучою для забезпечення можливості його існування, вважаючи на стрімке зростання факторів ризику, що нас оточують.

Саме тому міжнародна стандартизація в галузі соціальної відповідальності організацій в останні роки розвивається прискореними темпами. Стає зрозумілим, що складові соціальної відповідальності організацій, як визначальні чинники її сталого розвитку є не тільки екологічні фактори, чи, скажімо, фактори безпечності праці, а й, наприклад, фактори безпечності дорожнього руху.

Відомо, що смертність та каліцтва людей в дорожніх аваріях, при використанні залізничних та авіаційних перевезень в багатьох країнах світу перевищує смертність за рахунок таких «хвороб віку», як інфаркти чи інсульти.

Нещодавно, в 2012 р. міжнародною організацією із стандартизації ISO був прийнятий стандарт ISO 39001 «Системи управління безпечністю дорожнього руху. Вимоги і настанови по використанню» (розроблений Проектним комітетом ISO PC 241), який вперше визначив міжнародно-прийняті вимоги до СУБДР.

**Метою даної роботи** є дослідження вимог, визначених в [1], такої специфічної системи управління, як система управління безпечністю дорожнього руху (СУБДР) та обґрунтування необхідності гармонізації та впровадження вимог [1] в практику роботи вітчизняних організацій.

Головна мета, що досягається організацією при впровадженні [1], це зменшення (обмеження) з цим ризиків загибелі і ушкоджень людей, пов'язаних з аваріями на дорогах та збільшення ефективності усієї системи дорожнього руху.

Звісно положення [1] можуть застосовуватись не тільки до організацій – безпосередніх перевізників, а й до всіх інших організацій, що надають будь-які послуги, пов'язані із дорожнім рухом.

Стандарт описує елементи системи управління дорожнім рухом (roadtraffic management system), впровадження якої призводить до досягнення організацією поставлених цілей в галузі безпечності дорожнього руху (БДР). Вимоги стандарту можуть використовуватись урядовими, громадськими та приватними організаціями, так чи інакше задіяними в системі дорожнього руху, в тому числі і органами із сертифікації. Тобто організації, що займаються перевезеннями пасажирів, вантажів, експлуатацією та будівництвом доріг, адмініструванням, регулюванням, іншими послугами, пов'язаними із дорожнім рухом можуть доводити свою відповідність вимогам [1] шляхом сертифікації своїх СУБДР у відповідних органах сертифікації.

Впроваджуючи вимоги цього стандарту організації можуть досягти:

- результатів в галузі БДР, що перевищують законодавчі та нормативні вимоги;
- цілі, як на загальному суспільному, так і на власному рівні соціальної відповідальності.

Аналогічно із сучасними міжнародними стандартами в сфері систем управління [2, 3, 4], стандарт [1] побудований на ідеології [5] циклу Демінга (плануй-дій-перевірай-коригуй) та системному підході.

Тобто СУБДР, описана в [1], спрямовує організацію на досягнення її цілей в галузі БДР завдяки плануванню діяльності та системному підході до управління БДР і може бути інтегрована в загальну систему управління організацією. Сама ж документація і структура СУБДР організацій може бути різною.

Стандарт (р. 2), не містить жодних нормативних посилань.

Стосовно термінів та визначень понять він містить набір відомих термінів [5] та специфічні (р. 3):

- смерть – втрата життя людини внаслідок аварії на дорозі;

- дорога – поверхня, по якій рухаються люди та транспортні засоби (в тому числі прилеглий території);

- дорожній рух – моторизоване та немоторизоване використання дороги;

- нещасний випадок на дорозі – випадок на дорозі, що призводить до смерті чи нанесення шкоди або ушкоджень людині;

- система дорожнього руху – дорога, транспортні засоби, система швидкої медичної допомоги, користувачі дороги та їх взаємозв'язки.

Стандарт також не містить конкретних вимог (технічних чи стосовно параметрів якості) щодо транспортування, регулювання та іншої діяльності, пов'язаної з дорожнім рухом.

Від організації вимагається впровадження СУБДР відповідно до вимог стандарту, але наявності такого документу, як настанови з якості [5] не вимагається.

Спеціальний розділ 4 стандарту присвячений описанню вимог стосовно визначення організації своєї ролі в управлінні БДР, процесів і функцій, пов'язаних із БДР, ідентифікації наслідків та результатів реалізації процесів та функцій щодо БДР.

Аналогічно з [5] в [1] (р. 4) до організації ставляться вимоги стосовно визначення внутрішніх та зовнішніх факторів, що впливають на систему управління.

Головним документом, що визначає основну відмінність документальної структури СУБДР за [1] в порівнянні із [5], слід вважати план дії, або плани дій (action plans) щодо СУБДР, р. 6 стандарту. Наявність такого документу в [5] не вимагається.

Слід особливо підкреслити, що сучасні моделі систем управління, описані в міжнародних стандартах, виданих після видання [4], будуються з обов'язковим врахуванням наявності задокументованих планів дій (планів якості), а не настанов з якості [5] (див., наприклад, [2], [4], чи [6]).

Плани дій є основними документами СУБДР, відповідно до [1] в них має бути описано:

- що має бути зроблено;
- які ресурси для цього необхідні;
- хто саме відповідальний за виконання;
- коли має бути отриманий результат;
- як цей результат має бути оцінений.

Плани дій мають періодично переглядатися у відповідності до коригування політики і цілей. В результаті аналізування вимог [1] можна дійти до висновку, що впровадження СУБДР носить циклічний характер (див. рис. 1.), а структура

самої СУБДР за [1] близька до структури системи управління енергетичною ефективністю [2].

При плануванні дій в галузі БДР організація має проаналізувати можливі ризики їх невиконання (р. 6.2). Також стандартом вимагається встановлення індикаторів виконання запланованих дій (р. 6.3) серед яких і узагальнюючі індикатори, такі, як наприклад, кількість загиблих, або ушкоджених, чи значення величини завданої шкоди від нещасних випадків.

Цілі організації в галузі БДР мають бути структурованими та вимірюваними.

Стосовно компетентності персоналу вимоги [1] та [5] аналогічні. Організація має встановити вимоги до компетентності персоналу, задіяного в СУБДР, оцінювати їх виконання (пересвідчуватися в досягненні персоналом встановленого рівня компетентності) та в разі необхідності, коригувати вимоги до компетентності. Персонал має знати політику в галузі БДР, своє місце в СУБДР та свою роль в досягненні цілей. Мають бути встановлені комунікаційні процеси (зовнішні та внутрішні).

Особливою в тексті стандарту є вимога стосовно наявності процедури попередження нещасних випадків. Організація має періодично тестувати цю процедуру (пересвідчуватись в її дієвості).

Стосовно моніторингу (вимірювань) результативності СУБДР та її елементів, внутрішнього аудиту, аналізування керівництвом, коригувальних та запобіжних дій, вдосконалення, вимоги [1] та [5] аналогічні. Наставови, щодо впровадження вимог [1] та приклади цілей в галузі БДР для різних організацій приведені в додатку А до стандарту. В додатку В приведені приклади основних результатів діяльності організації в галузі БДР. Додаток С описує взаємозв'язки розділів стандартів [1], [3] та [5].

Стосовно управління документацією та даними вимоги [1] та [5] можна вважати аналогічними.

Проаналізуємо структуру документації за [1]. Вимагається підтримувати документовані процедури (методики) СУБДР:

- методика, що описує внутрішні та зовнішні комунікаційні процеси організації;
- методика попередження нещасних випадків на дорозі;
- методика оцінки відповідності роботи організації законодавчим вимогам в галузі БДР;
- методика дослідження нещасних випадків на дорозі.

Обов'язкові дані СУБДР:

- дані розробки плану дій в галузі БДР, індикатори виконання плану дій в галузі БДР (в

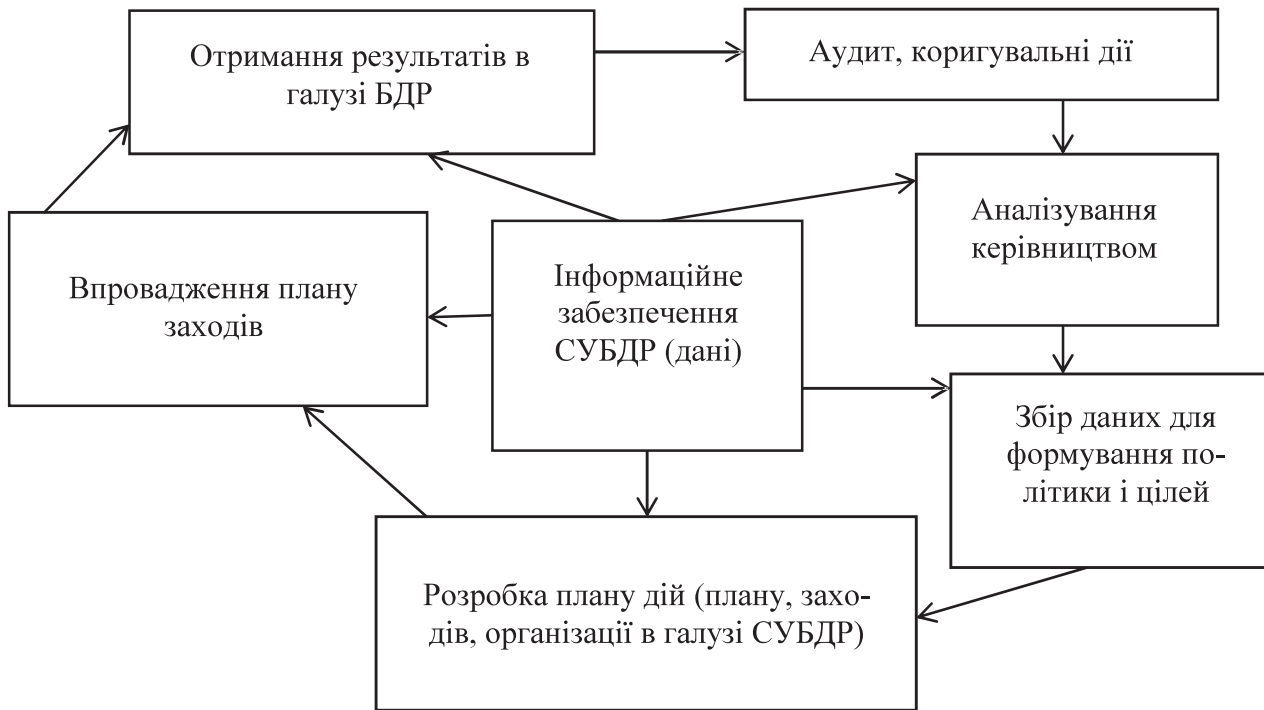


Рисунок 1 – Циклічний характер СУБДР

т.ч. узагальнюючі індикатори);

- дані результатів моніторингу ступеня досягнення параметрів індикаторів;
- дані результатів моніторингу ступеня досягнення цілей в галузі БДР;
- дані стосовно персоналу;
- дані внутрішніх та зовнішніх комунікаційних процесів;
- дані про нещасні випадки на дорозі, пов'язані із діяльністю організацій;
- дані тестування процедури попередження нещасних випадків на дорозі;
- дані моніторингу виконання організацією законодавчих вимог щодо БДР;
- дані щодо результатів дослідження нещасних випадків на дорозі;
- дані результатів аналізування з боку керівництва;
- дані стосовно невідповідностей;
- дані результатів коригувальних та запобіжних дій;
- дані стосовно вдосконалення.

Виникає питання обґрунтування необхідності гармонізації цього стандарту в Україні, вважаючи на наявність низки Законів України, що регламентують фактори безпечності дорожнього руху.

Для обґрунтування необхідності гармонізації [1] автори використали метод експертних оцінок. В якості експертів вибрані сертифіковані аудитори системи УкрСЕПРО, які на протязі 2014 р. навчалися в ВСП ІПК ОДАТРЯ.

Авторами була розроблена опитувальна ан-

кета, що містила наступні запитання:

1. Чи необхідно, на Вашу думку, гармонізувати [1] в Україні? (так, ні, не знаю);
2. Чи необхідно розширити національну систему сертифікації УкрСЕПРО ще і в напрямку сертифікації СУБДР? (так, ні, не знаю);
3. Чи необхідно вдосконалення вітчизняної нормативної бази в галузі СУБДР шляхом розробки нормативних документів стосовно порядку сертифікації СУБДР? (так, ні, не знаю);

Усього на протязі 2014 р. отримали заповнених 47 анкет.

Результати експертних оцінок зображені на рис. 2.

Обробка отриманих 47 анкет експертів показала, що 45 з них вважають необхідним гармонізацію [1] в Україні; 2 експерти не визначились; проти гармонізації [1] не висловився жоден з експертів.

Проведення сертифікації СУБДР в Україні за вимогами [1] підтримали 43 експерти; 2 – не визначились та 2 – проти.

Необхідність вдосконалення вітчизняної нормативної бази в галузі СУБДР також підтримало 43 експерти.

Слід зазначити, що отримані дані експертних оцінок є першим кроком до вдосконалення вітчизняної нормативної бази в галузі СУБДР, оскільки вони не охоплюють оцінкою всі зацікавлені сторони, однак дієвість запропонованого методу експертних оцінок можна вважати підтвердженою.

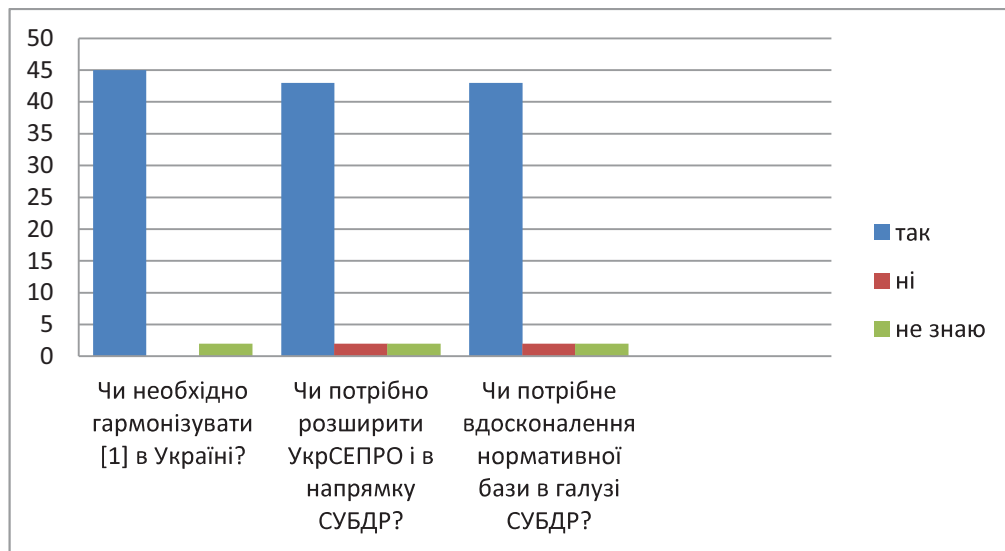


Рисунок 2 – Результати обробки експериментальних даних експертних оцінок

**Висновки:**

1. Проведений аналіз основних вимог [1] та визначені особливості моделі СУБДР в порівнянні із [5].
2. Методом експертних оцінок експериментально доведена необхідність вдосконалення вітчизняної нормативної бази в галузі СУБДР.

**Список використаних джерел**

1. ISO 39001:2012. Системи управління безпечністю дорожнього руху. Вимоги та настанови з використання.
2. ISO 50001:2011. Системи енергетичного менеджменту.
3. ДСТУ ISO 14001:2006. Системи екологічного керування. Вимоги та настанови щодо застосування. (ISO 14001:2004, IDT). – К.: Держспоживстандарт України, 2006. – 26 с. – (Національний стандарт України).
4. ДСТУ ISO 22000:2007. Системи управління безпечністю харчових продуктів. Вимоги до

будь-яких організацій харчового ланцюга. (ISO 22000:2005, IDT). – [Чинний від 2007-08-01]. – К.: Держспоживстандарт України, 2007. – 31 с. – (Національний стандарт України).

5. ДСТУ ISO 9001:2009. Системи управління якістю. Вимоги.. (ISO 9001:2008, IDT). – [Чинний від 2009-09-01]. – К.: Держспоживстандарт України, 2009. – 26 с. – (Національний стандарт України)

6. ДСТУ OHSAS 18001:2010. Системи управління гігієною та безпекою праці. Вимоги. (OHSAS 18001:2007, IDT). К.: Держспоживстандарт України, 2010. – 32 с. – (Національний стандарт України).

*Надійшла до редакції 05.11.2014*

**Рецензент:** д.т.н., проф., Коломієць Л.В., Одеська державна академія технічного регулювання та якості, м. Одеса.

**О. А. Никитюк**, д.с.-г.н., **В. Н. Новиков**, д.ф.-м.н., **В. В. Новиков**, к.т.н.

**АНАЛИЗ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО СТАНДАРТА ISO 39001:2012**

*В статье приводятся результаты анализа требований международного стандарта ISO 39001: 2012, рассматриваются проблемы его гармонизации и внедрения требований в Украине.*

**Ключевые слова:** *безопасность дорожного движения, системы управления, нормативная база.*

**O. A. Nikityuk**, DSc, **V. N. Novikov**, DSc, **V. V. Novikov**, PhD

**REQUIREMENTS ANALYSIS OF THE ISO 39001:2012 INTERNATIONAL STANDARD**

*Results of the international standard ISO 39001:2012 analyze and problems of its demands harmonization are described.*

**Keywords:** *road traffic safety, management systems, standards.*