



- © Ю.В. Гержод, директор,
- © М.М. Горбаха, канд. техн. наук, заст. директора, нач. відділу (Департамент безпеки Мінінфраструктури України),
- © А.М. Редзюк, канд. техн. наук, директор,
- © А.Р. Хабутдінов, аспірант, зав. відділу (ДП “ДержавотрансНДПроект”)

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

***Анотація.** Висвітлено проблеми, пов’язані з недотриманням водіями комерційного автотранспорту встановлених законодавством нормативів праці та відпочинку, а також з недосконалістю вимог до рівня безпечності конструкції транспортних засобів. Наведено шляхи вирішення цих проблем.*

***Ключові слова:** безпека автомобільних перевезень, обмежувачі швидкості, режими праці та відпочинку, ремені безпеки, тахографи.*

***Аннотация.** Отражены проблемы, связанные с несоблюдением водителями коммерческого автотранспорта установленных законодательством нормативов труда и отдыха, а также с несовершенством требований, к уровню безопасности конструкции транспортных средств. Приведены пути решения этих проблем.*

***Ключевые слова:** безопасность автомобильных перевозок, ограничители скорости, режимы труда и отдыха, ремни безопасности, тахографы.*

***Annotation.** Problems, which are related to the failure to observe of commercial motor transport of the norms of labour and rest set a legislation, and also imperfection of requirements, drivers to the level of unconcern of construction of transport vehicles, are reflected. The ways of decision of these problems are resulted.*

***Keywords:** safety of motor-car transportations, terminators of speed, modes of labour and rest, straps of safety, tachographs.*

Вступ

Бурхливий розвиток промисловості, обумовлений використанням досягнень технічного прогресу, є головною характеристикою розвитку світового суспільства. Це стосується повною мірою і розвитку автомобілебудування, наслідком якого є стрімкий процес зростання автомобільного парку. Розширення обсягів та сфери застосування транспортних засобів підвищує ймовірність збільшення людських та матеріальних втрат, причиною яких є аварійність на дорогах. За даними Всесвітньої організації охорони здоров’я, щороку у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн людей, а кількість поранених складає близько 10 млн. Ця ж організація прогнозує, що у 2020 році дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) посидатимуть третє місце у світі серед причин втрати здоров’я, після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій. Економічні втрати від ДТП становлять від 1 до 3 % світового валового продукту.

Загалом в Україні щороку в ДТП у середньому гинуть 7 тис. і дістають травми різних ступенів тяжкості 57 тис. осіб. Тяжкими залишаються наслідки ДТП. За даними 2010 року, у Швейцарії на 1 млн. жителів 49 загиблих в автопригодах, Німеччині – 62, тоді як в Україні – 102 особи.

Окремим чинником ризику є обсяг автомобільного парку. Кількість транспортних засобів в Україні наразі перевищує 9 млн. При цьому основна частина комерційного автотранспорту, а саме вантажні автомобілі та автобуси, зараз перейшли до приватної власності. Як наслідок, зруйновано національний рівень забезпечення умов технічного обслуговування та безпеки руху, а визначальним критерієм стало отримання прибутку, зазвичай з порушенням законодавства та вимог безпеки руху. Поява протягом останніх років на ринку транспортних послуг майже 15 тис. автомобільних перевізників, які не мають профільної освіти та досвіду організації



перевезень, також суттєво погіршує стан безпеки на дорогах.

Основна частина

Серйозною проблемою залишається недостатній рівень безпеки автомобільних перевезень в Україні. Так, згідно зі статистичними даними протягом 2011 року на автомобільних дорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту сталося 217 ДТП, в яких 33 особи загинули та 536 отримали травми різного ступеня тяжкості (за аналогічний період 2010 року допущено 208 ДТП, в яких 85 осіб загинули та 504 отримали травми). З них із вини водіїв автобусів сталося 191 ДТП, у яких 29 осіб загинули та 498 отримали травми. Вже в поточному році станом на 20.03.2012 сталося 43 ДТП, в яких 15 осіб загинули та 119 отримали травми (за аналогічний період 2010 року допущено 40 ДТП, в яких 10 осіб загинули та 115 отримали травми).

Такий стан безпеки автомобільних перевезень в Україні не відповідає очікуванням суспільства, призводить до людських, матеріальних і економічних втрат, створюючи при цьому соціальну напругу в державі та несприятливі умови для інвестиційних надходжень у транспортний сектор України. Переважна більшість ДТП із тяжкими наслідками трапляється на 12–14 годині роботи водія. Таке перевищення допустимих норм тривалості роботи за кермом є грубим порушенням встановлених законодавством режимів праці та відпочинку й, відповідно, призводить до втомлюваності водія, зниження реакції або взагалі засипання за кермом. У такому стані водій транспортного засобу може скоїти виїзд на смугу зустрічного руху або з'їзд із дороги, в результаті чого трапляються зіткнення з іншими транспортними засобами, що рухаються зустрічною смугою або перекидання.

Вирішення означеної проблеми можливе лише за умови впровадження ефективної системи контролю з боку держави за дотриманням водіями комерційного автотранспорту режимів праці та відпочинку. Враховуючи міжнародний досвід стає очевидним, що нині єдиним дієвим засобом цього контролю є тахограф. Він дає змогу здійснювати контроль не лише за періодами роботи та відпочинку, а й за швидкістю руху протягом всієї робочої зміни.

Для забезпечення вирішення означеної проблеми, 25 січня 2012 року було прийнято постанову Кабінету Міністрів України № 51 “Про виконання Конвенції Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті”, відповідно до якої Мінінфраструктури України визначено компетентним органом із питань виконання зазначеної Конвенції в частині внутрішніх автомобільних перевезень з питань обладнання транспортних засобів, призначених для внутрішніх автомобільних перевезень, тахографами.

З метою зменшення кількості ДТП та тяжкості їх наслідків із причин втомлюваності водіїв під час пасажирських перевезень на міжміських автобусних марш-

рутах, ДП “ДержавтотрансНДІпроект” було розроблено зміни до наказу Мінтрансв'язку України № 340 “Про затвердження Положення про робочий час та час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів”, які затверджено наказом Мінінфраструктури України від 29.12.2011 № 659 та зареєстровано в Мінюсті України від 23.01.2012 за № 91/20404. Відповідно до п. 4 наказу Мінтрансв'язку України № 340 (зі змінами внесеними наказом Мінінфраструктури України № 659) *обов'язкове застосування тахографів запроваджується для:*

- нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 150 км, перевезення небезпечних вантажів – з 1 червня 2012 року;
- перевезення вантажів колісними транспортними засобами з повною масою понад 12 тонн, нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю від 50 до 150 км – з 01 червня 2013 року;
- перевезення вантажів колісними транспортними засобами з повною масою від 3,5 тонн до 12 тонн – з 01 червня 2015.

Необхідно зазначити, що контроль за дотриманням вимог щодо обов'язкового застосування тахографів буде здійснюватись як Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті, так і Державтоінспекцією МВС України.

У новій редакції Положення про робочий час та час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінінфраструктури України № 659, тривалість перерв від керування транспортними засобами приводиться у відповідність до вимог ЄУТР (в частині вилучення обов'язковості 15-и хвилинної короткострокової перерви та можливості розбиття 45-и хвилинної перерви для відпочинку та харчування на частини протягом чотиригодинного періоду керування), а також дається чітке визначення умов, при яких водій транспортного засобу повинен вести індивідуальну контрольну книжку. Ці нововведення сприятимуть спрощенню процедури складання та затвердження паспортів маршрутів і дадуть змогу автомобільним перевізникам чітко усвідомлювати в яких випадках водії повинні вести індивідуальну контрольну книжку.

Для забезпечення належної організації впровадження тахографів на території України, було розроблено Інструкцію з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті, яку затверджено наказом Мінтрансв'язку України від 24.06.2010 № 385, зареєстрованого в Мінюсті України 20 жовтня 2010 року за № 946/18241. Ця Інструкція визначає порядок установлення, технічного обслуговування та використання тахографів на колісних транспортних засобах, які використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів. На сьогодні в Україні сформовано мережу майстерень (загалом 64 майстерні, з них 11 для цифрових тахографів),



в яких здійснюють встановлення та технічне обслуговування тахографів. Відповідний реєстр майстерень розміщено на офіційному сайті Мінінфраструктури України та ДП “ДержавтотрансНДІ-проект”. Отже, в Україні створено усі передумови для забезпечення функціонування ефективної системи державного контролю за дотриманням водіями комерційного автотранспорту режимів праці та відпочинку, що своєю чергою дасть змогу суттєво знизити кількість ДТП із причин втоми водіїв.

Водночас наслідки від резонансних ДТП, які трапляються за участі автобусів, свідчать про те, що вимоги до рівня безпечності конструкції автобусів потребують удосконалення. Як відомо, рівень тяжкості наслідків від таких ДТП суттєво залежить від параметрів активної та пасивної безпеки автобусів. Так, у арсеналі будь-якого сучасного автомобіля повинна бути низка засобів для пом'якшення наслідків ДТП: підголовники, ремені безпеки, подушки безпеки, зони, що деформуються, поглинаючи енергію удару тощо. Щодо автобусів, то на сьогодні вкрай актуальними є зокрема такі елементи безпеки, як ремені безпеки та обмежувачі максимальної швидкості.

За результатами проведених двох нарад під головуванням Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України Б.В. Колеснікова з проблемних питань автомобільних перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів, підготовлено план заходів щодо підвищення ефективності та безпеки автомобільного транспорту. Один з них передбачає запровадження використання, починаючи з 1 січня 2013 року, на міжміських і міжнародних маршрутах в обов'язковому порядку автобусів, пасажирські сидіння яких обладнані ременями безпеки, а також обладнаних обмежувачем швидкості. Задля забезпечення виконання цього заходу для автобусів, що перебувають в експлуатації, було розроблено проект Закону України “Про внесення змін до деяких законів України (щодо адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу)”, який зареєстровано у Верховній Раді України за № 9523. Цим законопроектом передбачено, що види перевезень, категорії і призначення транспортних засобів, що обладнуються тахографами, обмежувачами швидкості, ременями безпеки, затверджує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту.

Щодо нових транспортних засобів та таких, що ввозяться на територію України, то Мінінфраструктури України було підготовлено проект змін до розділу 21 “Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні”, затвердженого наказом Держспоживстандарту України від 1 лютого 2005 року №28 та зареєстрованого в Мініюсті України 4 травня 2005 року за №466/10746, який забезпечує при сертифікації транспортних засобів впровадження вимог щодо обов'язкового обладнання сидінь автобусів ременями безпеки (Правила ЄЕК ООН №14-03, Правила ЄЕК ООН №16-04), а також обладнання обмежувачами швидкості автобусів та вантажних

автомобілів (Правила ЄЕК ООН №89-00). Впровадження цих змін має велике значення як з погляду забезпечення безпеки автомобільних перевезень, так і з позиції гармонізації українського законодавства та законодавства ЄС у сфері технічного регулювання транспортних засобів.

Також відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 року № 738 “Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання” розроблено проект наказу Мінінфраструктури України “Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів та обладнання”, яким передбачено обов'язкове обладнання сидінь автобусів ременями безпеки, а також обладнання обмежувачами швидкості автобусів і вантажних автомобілів. Загалом, якщо зараз в системі УкрСЕПРО діють 47 обов'язкових Правил ЄЕК ООН, то з впровадженням нового Порядку будуть обов'язковими 94 регламенти – Правила ЄЕК ООН.

Поряд із цим Мінінфраструктури України рекомендує виробникам колісних транспортних засобів (власникам технічних умов на їх виготовлення) забезпечити перегляд чинних технічних умов на колісні транспортні засоби щодо обов'язкового їх оснащення:

– ременями безпеки відповідно до Правил ЄЕК ООН № 16 та місцями кріплення ременів безпеки відповідно до Правил ЄЕК ООН № 14 стосовно усіх пасажирських сидінь для КТЗ категорій M₂, M₃ (окрім призначених для перевезення пасажирів на міських і приміських маршрутах) та N, а також стосовно сидіння водія для КТЗ категорій M₂, M₃ та N;

– обмежувачами швидкості відповідно до Правил ЄЕК ООН № 89 для КТЗ категорій M₃ (окрім призначених для перевезення пасажирів на міських та приміських маршрутах), N₂ та N₃ (окрім спеціальних і спеціалізованих КТЗ).

Наразі Мінінфраструктури України готуються зміни до нормативно-правових актів, що стосуються проведення конкурсів на маршрути загального користування, де для перевізників, які мають рухомий склад, обладнаний ременями безпеки та обмежувачами швидкості, будуть нараховуватися додаткові бали.

Висновки

Нинішній стан безпеки автомобільних перевезень в Україні не відповідає очікуванням суспільства, призводить до людських, матеріальних та економічних втрат, створюючи при цьому соціальну напругу в державі й несприятливі умови для інвестиційних надходжень у транспортний сектор України. Вирішення означеної проблеми можливе лише за умови впровадження ефективної системи контролю з боку держави за дотриманням водіями комерційного автотранспорту режимів праці та відпочинку, а також удосконалення вимог до рівня безпечності конструкції транспортних засобів. ✓