

БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ПРОБЛЕМИ ТА РІШЕННЯ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Розглянуто питання підвищення безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті. Відсутність належного контролю за виконанням законодавства про безпеку дорожнього руху спричиняє недотримання вимог до технічного стану рухомого складу, а також порушення режиму праці та відпочинку водіїв транспортних засобів. Ці обставини є одними з основних причин дорожньо-транспортних пригод, що тягнуть за собою тяжкі наслідки. З метою забезпечення безпеки дорожнього руху при перевезенні пасажирів і вантажів видається необхідним встановлення єдиних вимог для юридичних осіб, індивідуальних підприємців та фізичних осіб, які експлуатують автобуси або вантажні автомобілі незалежно від організаційно-правової форми та видів перевезень. Використання навігаційних супутникових систем з метою забезпечення контролю на автомобільному транспорті також дасть змогу підвищити безпеку дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, перевезення, автомобільний транспорт, дорожньо-транспортна пригода.

Abstract

The issue of improving road safety in road transport is considered. The lack of proper control over the implementation of road safety legislation leads to non-compliance with the requirements for the technical condition of rolling stock, as well as violations of the work and rest regime of vehicle drivers. These circumstances are one of the main causes of road accidents, which entail serious consequences. In order to ensure road safety when transporting passengers and goods, it is necessary to establish uniform requirements for legal entities, individual entrepreneurs and individuals who operate buses or trucks, regardless of their organizational and legal form and types of transportation. The use of navigation satellite systems to ensure control over road transport will also make it possible to improve road safety.

Keywords: road safety, transportation, road transport, road accident.

Нині велику увагу приділяють проблемам безпеки дорожнього руху. Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із важливих соціально-економічних і демографічних завдань. Аварійність на автомобільному транспорті завдає величезних матеріальних і моральних збитків як суспільству загалом, так і окремим громадянам.

Ситуація, що склалася з аварійністю на дорогах, характеризується такими причинами:

- постійно зростаюча мобільність населення;
- зменшення перевезень громадським транспортом і збільшення перевезень особистим транспортом;
- невідповідність між збільшенням кількості автомобілів і транспортно-експлуатаційним станом вулично-дорожньої мережі (ВДМ), не розрахованої на сучасний склад та інтенсивність транспортних потоків.

Сучасний рівень придбання автомобілів у містах значно зріс, тому відповідно таке збільшення автотранспорту на дорогах негативно позначається на безпеці дорожнього руху, оскільки існує великий часовий інтервал між збільшенням транспортних одиниць і реконструкцією наявної мережі доріг, будівництвом нових доріг, що відповідають сучасним транспортно-експлуатаційним характеристикам.

Унаслідок ситуації, що утворилася, відбувається погіршення умов дорожнього руху, збільшення кількості заторів, порушення екологічної обстановки, витрати палива, а також зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) [1].

Актуальність питань безпеки дорожнього руху зростає з кожним роком, що є закономірністю, пов'язаною зі зростанням кількості автомобільного транспорту і збільшенням інтенсивності комерційних перевезень. Одним із важливих факторів, що впливають на вищевказану безпеку є ступінь професійної підготовки водія, його водійського стажу роботи, психоемоційного стану та швидкість реакції водія на зміну ситуації на дорозі, яка залежить від дотримання режиму праці та відпочинку.

Як показує аналіз, причиною переважної більшості пригод під час перевезень є пасажирів і вантажів є "людський фактор":

- низька кваліфікація водійського складу;
- ігнорування правил дорожнього руху та правил перевезення пасажирів і вантажів;
- відсутність внутрішньогосподарського контролю за дотриманням режиму праці та відпочинку водіїв, їхнім фізичним станом, технічною справністю рухомого складу.

На сьогодні з понад 300 тисяч господарюючих суб'єктів, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, 35 тисяч мають ліцензії на перевезення пасажирів автобусами, 9 тисяч - посвідчення допуску до здійснення міжнародних автоперевезень, 23 тисячі - здійснюють замовні перевезення пасажирів за повідомленнями. Таким чином, регульовану транспортну діяльність здійснюють лише 67 тисяч перевізників, що становить близько 22 % від загальної кількості господарюючих суб'єктів. Частка автобусів і вантажних автомобілів, що належать фізичним особам, становить майже 47 %. Відповідно, близько половини автобусів і вантажних автомобілів не потрапляє під норми законодавства, що пред'являються до юридичних осіб та індивідуальних підприємців.

У багатьох підприємствах скорочено служби та інженерно-технічних працівників з безпеки дорожнього руху, не виконуються передрейсові та післярейсові медичні огляди, не ведеться робота з підвищення професійної підготовки водіїв і технічного персоналу, не проводиться робота з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, не проводиться перевірка технічного стану рухомого складу юридичних осіб під час випуску їх на лінію.

Розглядаючи причини аварій на транспорті, можна дійти висновку, що практика, яка склалася, зумовлена зумовлена стереотипами, що існують у суспільстві, коли за наявності декількох аварійних чинників, які, як правило, мають місце під час розвитку несприятливої ситуації, причиною аварії зазвичай вважають дії водія. Таким чином, водій відповідає за аварію практично завжди, а інші обставини, на тлі яких стався наїзд, перекидання або зіткнення транспортних засобів не отримують належної оцінки, і особи, відповідальні за "попутні" аварійні фактори, в абсолютній більшості випадків до відповідальності не притягуються. Однак очевидно, що чимала кількість аварій на автотранспорті зумовлена плачевним станом техніки. Причому, на нашу думку, чинне транспортне законодавство не цілком забезпечує належний контроль як за станом автомобілів, так і за якістю використовуваних запчастин [2].

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху при перевезенні пасажирів і вантажів видається необхідним встановлення єдиних вимог для юридичних осіб, індивідуальних підприємців і фізичних осіб, які експлуатують автобуси або вантажні автомобілі незалежно від організаційно-правової форми та видів перевезень (регулярні, на замовлення, для власних потреб). Зокрема, необхідне законодавче закріплення обов'язку фізичних осіб, які мають на праві власності або іншому законному володінні автобуси або вантажні автомобілі:

- забезпечувати відповідність технічного стану транспортних засобів вимогам законодавства про безпеку дорожнього руху та про технічне регулювання та не допускати транспортні засоби до експлуатації за наявності у них несправностей, що загрожують безпеці дорожнього руху;

- забезпечувати виконання встановленого обов'язку щодо страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;

- оснащувати транспортні засоби тахографами;

- дотримуватися норм часу безперервного керування автобусом або вантажним автомобілем і перерв у такому керуванні, встановлених Правилами дорожнього руху України;

- дотримуватися вимог щодо розміщення та кріплення вантажів, передбачених правилами забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Крім того, необхідно запровадити додаткові вимоги до юридичних осіб, індивідуальних підприємців та фізичних осіб, які експлуатують автобуси або вантажні автомобілі здійснювати стоянку транспортних засобів на час щоденного (міжзмінного) відпочинку водіїв, а також на час іншого їхнього простою тривалістю понад вісім годин тільки на дозволених або спеціалізованих парковках.

Ця норма дасть змогу зобов'язати суб'єктів транспортної діяльності забезпечувати стоянку транспортних засобів у дозволених місцях.

Дієвим механізмом спонукання до дотримання вимог законодавства під час здійснення перевезень є тахографічний контроль - контроль режимів праці та відпочинку водіїв і швидкісних режимів руху під час здійснення перевезень. Мета такого контролю - знизити ризики, пов'язані з

виникненням пригод через втому водіїв, зниження уваги і його найбільш критичного прояву - засинання за кермом.

Стан справ, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами, що спричинили настання тяжких наслідків для здоров'я або смерть через недотримання режиму праці та відпочинку водіями, свідчать про недостатність заходів адміністративної відповідальності:

- за недотримання режиму праці та відпочинку несе адміністративну відповідальність водій автотранспортного засобу, а не роботодавець (юридична особа, індивідуальний підприємець), який найняв цього працівника. Однак очевидна залежність працівника від роботодавця під час залучення до надурочної роботи очевидна;

- чинне адміністративне законодавство не передбачає відповідальності щодо керівників автотранспортних підприємств та індивідуальних підприємців за порушення режиму праці та відпочинку водіїв транспортних засобів. Разом з тим, обов'язок щодо забезпечення безпечної експлуатації машин, механізмів, режиму праці та відпочинку працівників лежить саме на роботодавцеві;

- не налагоджено облік робочого часу водіїв, які керують автотранспортним засобом, під час здійснення перевезень пасажирів на замовлення або для забезпечення власних потреб юридичної особи чи індивідуального підприємця [3].

Інформація про порушення норм, пов'язаних з керуванням транспортним засобом, у тому числі інформація про поточний безперервний час керування транспортним засобом, швидкість руху та координати транспортного засобу, повинна передаватися до центри автоматизованої фіксації адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху.

Реалізація зазначеного заходу зі встановленням періодичності надання інформації про знаходження транспортного засобу дасть змогу контролювати діяльність водіїв, накладати штрафні санкції (зокрема й за порушення швидкісного режиму). Надалі можливий перехід до передавання інформації до наглядових органів та власникам транспортних засобів у режимі реального часу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Всесвітня доповідь про попередження дорожньо-транспортного травматизму: резюме/ Всесвітня організація охорони здоров'я.- Женева, 2004. – 68 с.
2. Правила дорожнього руху України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://vodiy.ua/pdr/>
3. Дзядичевич Ю.В., Куликовська І.М. Перспективи розвитку автотранспортної системи України. Інноваційна економіка. 2012 No 4. С. 16–19.

ЧЕРНЕГА Віталій Юрійович – аспірант, аспірант кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, e-meil: vitalij019283@gmail.com

Vitaliy CHERNEGA– graduate student, graduate student of the Department of Automobile and Transport Management, Vinnytsia National Technical University, e-mail: vitalij019283@gmail.com