

Шифр «Кварта»

**ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНА ОСНОВА ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-
ДОКУМЕНТАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ
ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

2020

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ	4
1.1. Законодавче та нормативно-правове забезпечення безпеки автомобільних перевезень	4
1.2. Служба безпеки дорожнього руху підприємства	8
1.3. Європейський досвід системи управління безпекою на автотранспортних засобах	11
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ БЕЗПЕКИ ТА УМОВ ПРАЦІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ	16
2.1. Умови праці водіїв та організація безпеки перевезення небезпечних вантажів	16
2.2. Аналіз безпеки руху та аварійності на автомобільному транспорті в Україні	19
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ	22
3.1. Техніко-технологічна основа управління безпекою праці водія ..	22
3.2. Організаційно-документальне забезпечення управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом	28
ВИСНОВКИ	29
ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА	31
ДОДАТОК	35

ВСТУП

Глобальний розвиток виробництва, розвиток економіки та інфраструктури України свідчить про значну роль транспорту в державному житті. Стабільне функціонування транспортної системи країни визначає можливості розвитку виробництва та суспільного життя. Всі згадані сфери певною мірою пов'язані з транспортними перевезеннями. В процесі забезпечення якості та узгодженості інтересів суб'єктів транспортних послуг значна роль відводиться нормативно-правовому регулюванню діяльності транспортного комплексу загалом, у тому числі і гарантування його безпеки.

Належне регулювання діяльності транспорту сприятиме перетворенню його в передову галузь країни, розвитку економіки, підвищенню якості виконання договірних зобов'язань, безпеці руху і ліквідації аварійності, поліпшенню експлуатаційної роботи на підприємствах транспорту.

Одним із основних завдань реалізації державної політики у сфері автомобільного транспорту, поряд з іншими, є нормативно-правове регулювання питань автомобільного транспорту на основі управління безпекою автомобільних перевезень.

Національні і міжнародні стандарти безпеки в Україні є основою правового забезпечення надійності функціонування транспортних систем. Не дивлячись на відміну останнім часом обов'язкового дотримання більшої частини стандартів, низка вимог до роботи автомобільного транспорту, у тому числі і питання підтримки надійності, безпеки та якості транспортних послуг, що закріплені законодавчими актами, обов'язкові для виконання. Це стосується й розробки обов'язкових технічних регламентів в галузі технічного регулювання діяльності підприємств автомобільного транспорту.

Не зважаючи на те, що питанням створення безпечних умов праці на автомобільному транспорті приділяється достатня увага, існує потреба досліджувати цю проблему та шукати шляхи вдосконалення управління системою безпеки при перевезення вантажів.

РОЗДІЛ 1. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Законодавче та нормативно-правове забезпечення безпеки автомобільних перевезень

Безпека, надійність та ефективність автомобільних перевезень є важливою умовою для економічного росту та соціального розвитку держави. Жодна з галузей виробництва в Україні не здатна функціонувати без транспортного обслуговування. Держава за допомогою нормативно-правових актів здійснює регулювання галузі автомобільного транспорту.

Відсутність нормального і достатнього рівня нормативно-правового забезпечення є однією з причин втрати автомобільним транспортом України важливої конкурентної переваги на ринку автоперевезень.

У закордонних європейських державах давно склалася практика нормування вимог до надійності та безпеки автомобільних перевезень і вона досягла високого рівня. Нормування надійності роботи підприємств автотранспорту в Україні на сьогодні не здійснюється [3].

В Україні роботи з нормативного забезпечення процесу доставки вантажів і пасажирів здійснюються в межах Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 року № 124–19 [4]. Діяльність підприємств автомобільного транспорту в плані забезпечення безпеки транспортних систем регламентується загальними і спеціальними технічними регламентами України (табл. 1.1.).

Проаналізувавши дані табл. 1.1 можна зробити висновок, що технічні регламенти визначають аспекти безпечного використання об'єктів виробничо-технічної бази, безпеки рухомого складу. Варто також зазначити, що використання існуючих технічних регламентів лише частково сприяє зниженню кількості відмов в роботі транспортної системи, не має визначального впливу на підвищення безпеки доставки вантажів і пасажирів автотранспортом.

Таблиця 1.1.

Технічні регламенти України, що регламентують безпеку
автомобільних перевезень

№	Найменування регламенту	Об'єкт технічного регулювання	Основне призначення	Приклад використання на автотранспорті
1	2	3	4	5
1	Постанова КМУ «Про затвердження технічного регламенту з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів» від 03.07.2013 р. № 643	Колісні транспортні засоби, що призначені для експлуатації на автомобільних дорогах загального користування; компоненти транспортних засобів, що впливають на безпеку транспортних засобів	Встановлює вимоги до безпеки колісних транспортних засобів при їх випуску в обіг на території України та експлуатації незалежно від місця виготовлення, порядок оцінки відповідності транспортних засобів і процедури державного нагляду	Складання програм модернізації автопарку, планів технічного обслуговування, програм підвищення кваліфікації водіїв, обґрунтування рекомендацій щодо змін конструкції рухомого складу
2	Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту безпеки машин» від 30.01.2013 р. № 62	Машини і устаткування виробничого і побутового призначення, для яких виявлені та ідентифіковані види небезпеки	Встановлює мінімально необхідні вимоги до безпеки машин і устаткування при проектуванні, виробництві, монтажі, налагодці, експлуатації, зберіганні, транспортуванні тощо	Підвищення рівня механізації ремонтного процесу; складання графіків поповнення ремонтної фонду, підвищення безпеки робіт
3	Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив» від 01.08.2013 р. № 927	Автомобільний і авіаційний бензин, дизельне і суднове паливо, паливо для реактивних двигунів і паливний мазут, що випускається в обіг	Вимоги до характеристик і порядок оцінки відповідності палива	Планування поставок паливо-мастильних матеріалів для здійснення доставки автомобільним транспортом; нормування і контроль ефективності витрати автомобільного палива

Продовження табл. 1.1.

1	2	3	4	5
4	Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту будівельних виробів, будівель і споруд» від 20.12.2006 р. № 1764	Будівлі і споруди будь-якого призначення; мережі і системи інженерно-технічного забезпечення; процеси проектування, будівництва, наладки, експлуатації та зносу	Встановлює вимоги: механічної і пожежної безпеки; безпеки при небезпечних природних, техногенних діях; безпеки для користувачів; доступності для людей з обмеженими можливостями; енергетичної ефективності; безпечної дії на оточуюче середовище	Реконструкція виробничо-технічної бази; підвищення продуктивності постів технічного обслуговування і ремонту; поліпшення санітарно-гігієнічних умов доставки, технічного обслуговування і ремонту
5	Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту засобів індивідуального захисту» від 27.08.2008 р. № 761	Засоби індивідуального захисту	Висуває вимоги до забезпечення захисту життя і здоров'я громадян, охорони навколишнього середовища, попередження дій, що вводять в оману споживачів	Організація міжцехової доставки сировини промислових підприємств; проведення навантажувально-розвантажувальних робіт; виконання зварювальних, фарбувальних, акумуляторних і інших робіт

Важливими правовими документами, що регулюють роботу автомобільного транспорту України, є: Конституція України, Цивільний кодекс України та деякі інші кодекси. Діяльність у сфері автомобільного транспорту також визначається Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. [5], Статутом автомобільного транспорту України, Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, Положенням про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, іншими нормативно-правовими актами (НПА). Також питання правового регулювання доставки вантажів і пасажирів автомобільним транспортом в Україні на даний час розглядають близько декілька десятків законів та інших НПА (табл. 1.2.).

Таблиця 1.2.

Закони України та інші НПА, що регулюють перевезення вантажів і пасажирів автомобільним транспортом

№	Найменування НПА
1	2
Закони України	
1.	«Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94
2.	«Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III
3.	«Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-XII
4.	«Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 р. № 124-VIII
5.	«Кодекс України про адміністративні правопорушення» від 07.12.1984
6.	«Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. № 1644-III
7.	«Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 № 1961-IV
8.	«Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 р. № 877-V
9.	«Про захист економічної конкуренції» від 11.01.2001 р. № 2210-III
10.	«Про захист прав споживачів» від 12.05.1991 р. № 1023-XII
Постанови Кабінету Міністрів України	
11.	Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами»
12.	Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 № 1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті»
13.	Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2013 № 422 «Деякі питання автомобільних перевезень пасажирів та вантажів»
14.	Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 № 1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті»

Продовження табл.1.2.

1	2
15.	Постанова Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 790 «Про затвердження критеріїв розподілу суб'єктів господарювання за ступенем ризику їх діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначення періодичності здійснення заходів державного нагляду (контролю)»
16.	Постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»
17.	Постанова Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 № 299 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті»
Відомчі акти	
18.	Наказ МОЗ, МВС від 31.01.2013 № 65/80 «Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів»
19.	Наказ Мінінфраструктури України від 15.07.2013 № 480 «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів автомобільним транспортом»
20.	Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» від 07.06.2010 № 340
21.	Наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 № 877 «Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство)»

Чинна нормативна база регламентує у більшій мірі вимоги до водіїв, що явно недостатньо для забезпечення безпеки транспортних систем загалом. Тому можна зробити висновок, що сфера правового регулювання безпеки роботи автотранспорту потребує подальшого уточнення і вдосконалення.

1.2. Служба безпеки дорожнього руху підприємства

На сьогодні для більшості країн світу ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із стратегічних напрямів політики. Вкрай актуальним

є це питання і для України, де, за оцінками експертів, стан безпеки дорожнього руху і наслідки дорожніх транспортних пригод є одними з найгірших у Європі. Відносна кількість загиблих в Україні у 7–10 разів більша, ніж у розвинених країнах Європи, а наслідки ДТП завдають збитків у розмірі 1,4% її ВВП [9].

Для ефективного регулювання та забезпечення надійності управлінських заходів в системі безпеки руху на транспорті постановою Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1994 р. № 227 затверджено «Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» [11].

Основні завдання служби безпеки дорожнього руху наведені на рис. 1.1.

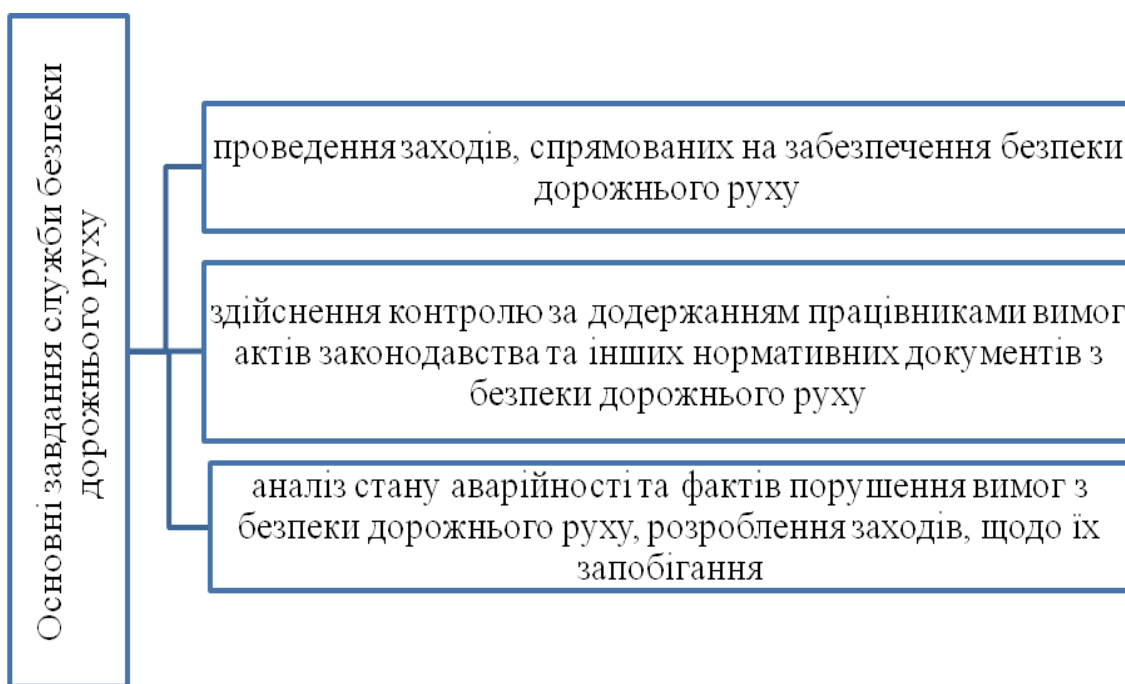


Рисунок 1.1. Основні завдання служби безпеки дорожнього руху

На підприємствах, в установах та організаціях служба безпеки дорожнього руху виконує такі основні функції:

- організує вивчення працівниками підприємства актів законодавства, правил, норм, що стосуються безпеки руху, а також перевірку їх знань;
- організує вивчення та впровадження наукових розробок і позитивного досвіду з безпеки дорожнього руху;

- бере участь у роботі атестаційної та кваліфікаційної комісії;
- організує і проводить інструктажі для водіїв з безпеки дорожнього руху;
- забезпечує постійне функціонування кабінету безпеки дорожнього руху;
- забезпечує роботу спецмедпунктів і разом з відділом кадрів контроль за періодичним медичним оглядом водіїв;
- організує стажування водіїв і контроль за додержанням режиму праці і відпочинку, вимог Правил дорожнього руху;
- дає суміжним підрозділам обов'язкові для виконання письмові приписи і вказівки з питань безпеки дорожнього руху та одержує від них інформацію про стан роботи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам;
- щорічно перевіряє роботу всіх служб і підрозділів підприємства, діяльність яких пов'язана з експлуатацією транспортних засобів, щодо виконання ними вимог нормативних документів з безпеки дорожнього руху;
- проводить службове розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених з участю водіїв підприємства для виявлення причин і обставин їх виникнення, подає в установленому порядку відповідні матеріали і пропозиції;
- бере участь у роботі комісій з обстеження автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів на маршрутах роботи транспортних засобів підприємства;
- щомісячно звіряє у відповідних підрозділах Національної поліції відомості про дорожньо-транспортні пригоди, до яких причетні транспортні засоби підприємства, і порушення Правил дорожнього руху водіями підприємства.

Служба безпеки дорожнього руху має визначені права.

Положенням про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій встановлена чисельність служб безпеки дорожнього руху.

Підприємство, установа, організація виділяє приміщення для кабінету (класу) з безпеки дорожнього руху і для проведення медичного огляду водіїв й кошти для обладнання цих приміщень.

Зміна форм власності на автомобільному транспорті за останні десятиріччя, зростання кількості дрібних підприємств призвели до негативних наслідків щодо безпеки автомобільних перевезень.

1.3. Європейський досвід системи управління безпекою на автотранспортних засобах

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачає імплементацію у національне законодавство нових нормативно-правових актів (директив) стосовно автомобільного транспорту, які стосуються технічних умов, умов безпеки, соціальних умов, податкових умов, особливостей пасажирських перевезень тощо.

За своїм змістом більшість директив та регламентів Європейського Союзу щодо автомобільного транспорту спрямовані досягти нульового рівня ДТП зі смертельними випадками, що загалом матиме для України позитивні наслідки. Ці заходи, насамперед, стосуються обмеження швидкості руху, перевірок із придатності до експлуатації автомобілів, перевезення небезпечних вантажів, підготовки водіїв та регламенту їх праці.

Директива № 92/6/ ЄЕС щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві уводиться з метою запровадження спільних правил, що застосовуються до міжнародного транспорту, та сприяння руху транспортних засобів, підвищення рівня дорожньої безпеки та зменшення екологічних проблем [12].

Сьогодні положення Директиви № 92/6/ ЄЕС імплементовані частково. Зокрема, стаття 1 Директиви вже повністю імплементована в Законі України «Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих

приписів, 1958 року з поправками 1995 року» Україна є договірною стороною Женевської угоди 1958 р., ухваленої ООН, де визначено категорії автотранспортних засобів, статті 2 та 5 Директиви – імплементовані частково, зокрема норми стосуються лише автобусів, що здійснюють міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів. Разом із тим упровадження положень статті 5 Директиви потребуватиме створення або визначення організацій, що здійснюватимуть встановлення, налаштування, технічне обслуговування та ремонт пристроїв обмеження швидкості [12].

З метою гармонізації українського законодавства із законодавством Європейського Союзу, згідно з Директивою Ради 96/53/ЄС встановлено максимально дозволена вага транспортного засобу 40 тон включно, що сприятиме зменшенню вартості вантажних перевезень (до цього граничне значення фактичної ваги транспортних засобів становило 38 т). Відповідні зміни до пункту 22.5 Правил дорожнього руху ухвалено від 17 вересня 2014р. постановою уряду № 90 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 і від 27 червня 2007 р. № 879».

Утім правила проїзду контейнеровозів залишаються без змін. Тобто рух контейнеровозів загальною масою до 46 тон включно та заввишки до 4,35 м включно від поверхні дороги на встановлених Укравтодором, Укртрансінспекцією і департаментом Державтоінспекції МВС маршрутах здійснюється без дозволу.

Для імплементатії Регламенту (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію відповідного соціального законодавства, необхідно розробити проект закону щодо внесення змін до законів України у сфері автомобільного транспорту, з метою приведення законодавства України у відповідність з актами ЄС, у тому числі щодо запровадження норм керування та відпочинку водіїв, залучених до надання автотранспортних послуг. Необхідно внести зміни до «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів», затвердженого наказом Мінтрансзв'язку України 07.06.2010 № 340241, що розроблене відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці 1979 р.

№ 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, Кодексу законів про працю України та Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про дорожній рух» для узгодження з положеннями Директиви.

Також потребують узгодження документи, які вимагають імплементації. Треба зазначити, що Регламент (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту, скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85, при цьому Директива 2006/22/ЄС на зазначає про застосування мінімальних вимог до імплементації Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85, який скасовується Регламентом № 561/2006.

Також Директива № 2002/15/ЄС про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність, встановлює час роботи та відпочинку водіїв які відрізняються від умов, зазначених у Регламенті (ЄС) № 561/2006.

Директива № 99/62/ЄС про стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур установлює загальні правила щодо річних податків на важкі вантажні автомобілі (вантажопідйомністю понад 12 т). Директива передбачає мінімальні ставки річного податку на важкі вантажні автомобілі та комбіновані транспортні засоби (зчленовані автомобілі та автомобільні потяги) залежно від кількості та конфігурації осей і максимально допустимої повної ваги з вантажем. Структура податків і порядок їх стягування та збирання відносяться виключно до компетенції національних органів влади.

Варто звернути увагу, що ЄС історично приділяє багато уваги питанням забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед великої кількості документів ЄС, які присвячені проблемам безпеки дорожнього руху, особливої уваги заслуговують наступні документи:

1) Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки [23];

2) Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020» (COM (2010) 0389) [24];

3) Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки (2010/2235 (INI)) [25].

Дані зазначені документи інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху в світі та фактично запроваджують нову програму ЄС з безпеки дорожнього руху на період до 2020 року і покликані змінити статистику та зменшити кількість смертей внаслідок ДТП на 50%. Так Комісія ЄС у своєму Повідомленні та Європейський парламент у своїй Резолюції встановили загальні правила і цілі для всіх держав-членів ЄС у відповідності до яких національні та місцеві стратегії, а також й законодавство із забезпечення безпеки руху мають бути адаптовані. Тобто прийняття зазначених документів знаменує собою початок уніфікації правил дорожнього руху в державах-членах ЄС.

У відповідності до Повідомлення Комісії ЄС «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр.» повага до життя і людської особистості повинні знайти вираження в загальних культурних та етичних процесах. Культивуючи таке ставлення до людських життів, ЄС закликає держави члени та будівельні компанії при проектуванні дорожньої інфраструктури обов'язково враховувати потреби уразливих учасників дорожнього руху, так щоб побудовані дороги були безпечними для всіх категорій користувачів; при плануванні та утриманні доріг велику увагу необхідно приділяти інфраструктурним заходам для захисту

велосипедистів і пішоходів, наприклад, поділ руху, розширення мереж велосипедних доріжок і пішохідних переходів.

Забезпечення захисту уразливих учасників дорожнього руху, таких як мотоциклісти, пішоходи, працівники доріг, велосипедисти, діти, літні люди та люди з обмеженими можливостями має стати невід'ємним аспектом безпеки дорожнього руху.

Основні напрямки забезпечення безпеки дорожнього руху ЄС пропонує досягти шляхом:

- використання інноваційних транспортних засобів та технологій в інфраструктурі;
- більше уваги приділяти потребам літніх людей та людей з обмеженими фізичними можливостями, як учасників дорожнього руху;
- шляхом розроблення програм із запобігання ризикам, пов'язаним з використанням дорожньої інфраструктури уразливими учасниками дорожнього руху;
- через використання бар'єрів для забезпечення безпеки дорожнього руху з гладкими поверхнями і введення спеціальних смуг для руху уразливих учасників дорожнього руху.

На тепер не всі правові акти, нажаль, відображає основні принципи та засади актів права ООН та ЄС, а саме, те, що громадянин і його безпека має стати центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, а також те, що правова система України буде сприятиме підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки більш вразливих учасників дорожнього руху [26].

Як свідчить європейський досвід, основою системи безпеки дорожнього руху розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем даної сфери. Використання чинного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним та швидким шляхом розв'язання проблеми в сучасних умовах.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ БЕЗПЕКИ ТА УМОВ ПРАЦІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

2.1. Умови праці водіїв та організація безпеки перевезення небезпечних вантажів

Безпека перевезення вантажів в значній мірі визначається особливостями вантажів. При організації вантажних перевезень використовують декілька класифікацій вантажів. Узагальнюючий поділ вантажів на групи наведено на рис. 2.1. Характеристики вантажів повинні лежати в основі розробки нормативних актів безпечного їх перевезення.

За галузями народного господарства

- будівельні
- сільськогосподарські
- промислові
- торгівельні
- комунальні

За фізичними властивостями

- нашіпні або навалочні
- паливні
- товарно-штучні

За характерними особливостями вантажу

- небезпечні
- великогабаритні
- швидкопсууючі

Рисунок 2.1. Види вантажів за визначеними ознаками

Умови праці водіїв автомобілів в значній мірі залежать від спеціалізації автопідприємств. На водіїв впливають чинники, що створюються як самим

автомобілем. так і рядом виробничих чинників, залежних від середовища руху, зокрема, від характеру і якості, автомобільних доріг.

Робота водія пов'язана з нервово-емоційним напруженням, адже він відповідає за життя людей, матеріальні цінності. Вимоги безпеки до робочого місця водія визначає розділ VII Правил охорони праці на автомобільному транспорті, затверджених наказом МНС від 09.07.2012 № 964.

На роботу водія значно впливає правильна посадка за кермом автомобіля. Її можна визначити як «спокійне положення у стані готовності».

Робоче місце водія має бути з максимальною оглядовістю. Водію необхідно створити такі умови, за яких він міг би спостерігати за шляхом руху й об'єктами без надмірно складних рухів. Окрім того, до робочого місця водія встановлюють вимоги стосовно його облаштування, мікрокліматичних умов тощо.

Відповідно до пункту 1.3 Правил охорони праці на автомобільному транспорті навчання і перевірку знань з питань охорони праці працівників підприємств, які організовують або здійснюють роботи на автомобільному транспорті, проводять згідно з вимогами Типового положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці.

Із метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам, що можуть трапитися внаслідок раптового погіршення самопочуття водіїв, Міністерство охорони здоров'я України (МОЗ) та Міністерство внутрішніх справ України (МВС) затвердили Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів та низку інших нормативно-правових актів, спрямованих на збереження життя та здоров'я працівників даної професії [8].

Для забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, збереження здоров'я та працездатності водіїв законодавством передбачено певні заходи встановлення особливого режиму праці та відпочинку. Враховуючи особливий характер праці водіїв автотранспортних засобів, питання робочого часу та часу їх відпочинку врегульовано у окремому нормативному документі – Положенні

про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженому наказом від 07.06.2010р. № 340 [7].

Створення нормотворчої бази у сфері правового регулювання перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні в сучасному вигляді розпочалося на початку 2000-х років.

Так, 02.03.2000 р. Верховна Рада України прийняла Закон України «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)». Вказана Угода є базою, яка визначає класифікацію небезпечних речових та матеріалів, встановлює вимоги до водіїв, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, а також до відповідних транспортних засобів [17].

Верховна Рада України прийняла Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», яким закріпила правові, організаційні та інші засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів, у тому числі автомобільним транспортом. Значна кількість положень цього Закону в частині автомобільних перевезень ґрунтувалася на нормах Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [18].

Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, повинні відповідати вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології, а також у встановлених законодавством випадках мати відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів. Перевезення небезпечних вантажів допускається за наявності відповідно оформлених перевізних документів, перелік і порядок подання яких визначається нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність транспорту. На господарську діяльність з надання послуг з перевезення небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами, видається ліцензія.

Також важливо звернути увагу на Закон України «Про автомобільний транспорт», що встановлює документи, на підставі яких виконуються вантажні перевезення [5].

Основними нормативно-правовими документами, які визначають правові, організаційні, соціальні та економічні сфери діяльності, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні, окрім зазначених вище, також є Правила дорожнього руху, Порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285, Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 01.06.2002 № 733 та інші.

Отже, сфера перевезення вантажів регламентується значним переліком міжнародних і національних Законів та підзаконних нормативно-правових актів. Проте базовими на сьогодні вважаються Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів, Закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» та «Про автомобільний транспорт», а також Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС України від 26.07.2004 р. №822.

2.2. Аналіз безпеки руху та аварійності на автомобільному транспорті в Україні

В сучасних умовах поглиблення інтеграції в транспортну мережу Європейського співтовариства Україні ще не вдалося вийти на рівень безпеки дорожнього руху, який відповідав би міжнародним стандартам. Як свідчать статистичні дані [19] протягом 2018 року на автошляхах України сталося 2 698 дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту ліцензованих автомобільних перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів та небезпечних вантажів, що призвели до загибелі 172 осіб і травмування 1 709 осіб.

Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 1 420 дорожньо-транспортних пригод, у яких 56 осіб загинуло, а 795 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2017 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 1 295 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 54 особи загинули та 861 особа отримала травми.

Таблиця 2.1

Характеристика аварійних подій на автомобільному транспорті

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи)		(±) % до показників минулого року
	2017 рік	2018 рік	
ДТП	1295	1420	9,7%
З вини водіїв автобусів	1144	1301	13,7%
З вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	57	60	5,3%
З вини водіїв легкових автомобілів таксі	94	59	-37,2%
Загинуло осіб	54	56	3,7%
З вини водіїв автобусів	40	52	30%
З вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	11	4	-63,6%
З вини водіїв легкових автомобілів-таксі	3	0	-300%
Травмовано осіб	861	795	-7,7%
З вини водіїв автобусів	808	748	-7,4%
З вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	16	11	-31,3%
З вини водіїв легкових автомобілів	37	36	-2,7%

З вини водіїв автобусів у 2018 році сталося 1 301 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 52 особи загинули та 748 осіб отримали травми. У 2017 році сталося 1 144 дорожньо-транспортних пригод, у яких 40 осіб загинули та 808 осіб отримали травми.

З вини водіїв вантажних автомобілів у 2018 році сталося 60 дорожньо-транспортних пригод, у яких 4 особи загинули та 11 осіб отримали травми. У 2017 році сталося 57 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 11 осіб загинули та 16 осіб отримали травми.

З вини водіїв таксі у 2018 році сталося 59 дорожньо-транспортних пригоди, у яких жодної особи не загинуло та 36 осіб отримали травми. У 2017 році сталося 94 дорожньо-транспортних пригоди, у яких 3 особи загинули, а 37 осіб отримали травми.

Проведений аналіз аварійності показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є:

- недотримання дистанції та інтервалу руху (44,2 %);
- порушення правил маневрування (18,4 %);
- перевищення швидкості руху (16,4 %);
- порушення правил проїзду перехресть (15,5 %);
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів (1 %);
- сон за кермом (0,7 %); керування у нетверезому стані (0,3 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (0,2 %);
- порушення правил проїзду залізничних переїздів (0,1 %).

Аналіз показує, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху переросла в одну із найгостріших соціальних проблем сьогодення в країні, яка потребує швидкого та ефективного врегулювання.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. Техніко-технологічна основа управління безпекою праці водія

Без удосконалення організаційно-правових засад безпеки автомобільних перевезень стабільний прогрес у галузі неможливий. Як свідчить зарубіжний досвід, оптимізація галузевого законодавства та системи управління безпекою виступають важливим етапом й водночас умовою успіху реформ, спрямованих на зменшення дорожньо-транспортних пригод [20].

Управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом характеризується як складний багаторівневий процес. Важливе значення у цьому процесі відіграє техніко-технологічне забезпечення безпеки водія при участі його у процесі перевезення вантажів, яке включає (рис. 3.1.):

- проходження навчання і перевірки знань із питань охорони праці та з надання домедичної допомоги потерпілим від ДТП;
- проходження медичних оглядів водіями;
- проходження водіями інструктажів з охорони праці, безпеки руху, пожежної безпеки;
- проходження водіями стажування;
- встановлення водіям режиму праці та відпочинку;
- встановлення водіям пільг та компенсацій за умови праці;
- забезпечення водіїв спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту;
- контроль вимог безпеки під час роботи на лінії;
- контроль технічної справності транспортних засобів;
- забезпечення транспортних засобів та робочих місць водіїв потрібно необхідним робочим оснащенням і приладдям.

Навчання і перевірку знань із питань охорони праці працівників підприємств, які організують або виконують роботи на автомобільному транспорті, проводять відповідно до Типового положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці (затверджене наказом Держнаглядохоронпраці від 26.01.2005 № 15).

Керування автотранспортним засобом не належить до робіт підвищеної небезпеки. Однак роботи, пов'язані з управлінням наземним транспортом, входять до Переліку робіт, де є потреба у професійному доборі (затверджений наказом МОЗ, Держнаглядохоронпраці від 23.09.1994 № 263/121). Посадові особи й інші працівники, зайняті на роботах, зазначених у Переліку, проходять щорічне спеціальне навчання і перевірку знань відповідних НПАОП.

Водії транспортних засобів мають періодично проходити навчання методам домедичної допомоги потерпілим від ДТП відповідно до Порядку підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу (затверджений постановою КМУ від 21.11.2012 № 1115).

Інструктажі з безпеки руху проводять відповідно до Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів (затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 975).

Особи під час прийняття на роботу та працівники щороку за місцем роботи проходять інструктаж із цивільного захисту, пожежної безпеки та дій у надзвичайних ситуаціях.

Зазначений вище перелік техніко-технологічного забезпечення безпеки передбачає те, що водії автотранспортних засобів під час прийняття на роботу та протягом трудової діяльності мають проходити медичні огляди.

Водії також мають проходити попередні та періодичні наркологічні огляди раз на два роки. Профілактичні наркологічні огляди проводять для виявлення хворих на алкоголізм, наркоманію, а також щоб визначити, чи є наркологічні протипоказання до виконання функціональних обов'язків і

провадження певних видів діяльності. За результатами такого огляду водію видають сертифікат про проходження профілактичного наркологічного огляду.

Окрім того, водії мають проходити раз на два роки обов'язкові попередній та періодичні психіатричні огляди (п. 8 Переліку медичних психіатричних протипоказань щодо виконання окремих видів діяльності (робіт, професій, служби), що можуть становити безпосередню небезпеку для особи, яка провадить цю діяльність, або оточуючих Порядку проведення обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів, затвердженого постановою КМУ від 27.09.2000 № 1465). Після того, як провели такі огляди, водію видають довідку про проходження обов'язкових попереднього або періодичного психіатричних оглядів.

Стажування проводять:

- не менше ніж 30 год – з водіями, які мають посвідчення встановленого зразка будь-якої категорії, але протягом 12 місяців до прийняття на роботу не працювали водіями, або якщо їх приймають на роботу вперше;

- не менше ніж 8 год – коли водії переходять на нові для них марки або моделі.

Під час прийняття на роботу водія з іншого підприємства, якщо він керував аналогічним засобом, можна проводити лише контрольну поїздку під керівництвом водія-інструктора.

Водіям варто встановити режим праці та відпочинку. Основні вимоги до режиму праці та відпочинку водіїв:

- нормальна тривалість робочого часу водіїв не має перевищувати 40 год на тиждень;

- якщо за умовами роботи не може бути дотримано встановлену для водіїв щоденну (щотижневу) тривалість робочого часу, можна запровадити підсумований облік робочого часу. У цьому разі нормальна тривалість робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 год;

- змінний період керування водія, зокрема надурочні роботи, не має перевищувати 9 год. Для водіїв, що перевозять великовагові, та/або

великогабаритні, та/або небезпечні вантажі, змінний період керування, зокрема надурочні роботи, не має перевищувати 8 год;

– змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) можна збільшити понад встановлені норми, якщо виникнуть непередбачені обставини (технічна несправність, зупинка руху у рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови тощо);

– тривалість керування водія на тиждень, зокрема надурочні роботи, не має перевищувати 48 год;

– після керування протягом чотирьох годин водій має зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше ніж 45 хв, якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку. Цю перерву можна замінити перервами тривалістю не менше ніж 15 хв кожна, розподіленими протягом періоду керування;

– тривалість щотижневого відпочинку водія має бути не менше ніж 45 послідовних годин.

Водії мають право на пільги й компенсації, зокрема, на пенсію за віком на пільгових умовах, щорічні додаткові відпустки, доплати та надбавки за умови праці, а також інші пільги й компенсації, передбачені законодавством за роботу із шкідливими і важкими умовами праці, – скорочену тривалість робочого тижня, безплатне забезпечення молоком або іншими рівноцінними харчовими продуктами, лікувально-профілактичним харчуванням тощо.

Умови запровадження та розміри надбавок, доплат, премій, винагород та інших заохочувальних, компенсаційних і гарантійних виплат підприємства встановлюють у колективному договорі. Водіям встановлюють, зокрема, такі надбавки і доплати:

– за інтенсивність праці (водіям, які працюють на міських та приміських пасажирських маршрутах);

– за роботу в нічний час;

– за роботу з розподілом зміни;

– за умови праці;

- за роботу з ненормованим робочим днем;
- за класність.

Засоби індивідуального захисту видають на строк, який не має перевищувати строку придатності, визначеного документами виробника (Мінімальні вимоги безпеки і охорони здоров'я при використанні працівниками засобів індивідуального захисту на робочому місці, затверджені наказом Міністерства соціальної політики України 29 листопада 2018 року № 1804). Конкретний перелік ЗІЗ, зокрема їх видача понад норму, встановлює колективний (трудовий) договір.

Технічний стан транспортних засобів при випуску їх на лінію та поверненні з лінії перевіряють за Порядком перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками (затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 № 974).

Транспортні засоби потрібно оснастити медичною аптечкою (ДСТУ 3961-2000 «Аптечка медична автомобільна. Загальні вимоги»), знаком аварійної зупинки (миготливим червоним ліхтарем), вогнегасником, а вантажні автомобілі з дозволеною масою понад 3,5 т та автобуси з дозволеною максимальною масою понад 5 т – додатково упорними колодками не менше ніж двома штуками. Крім того, великовагові та великогабаритні транспортні засоби облаштовують проблісковими маячками оранжевого кольору.

Коли вантажні автомобілі й автобуси направляють у рейс тривалістю понад добу, їх додатково укомплектовують підставками (козелками), лопатою, буксирним пристроєм, запобіжною вилкою (переносним пристроєм) для замкового кільця колеса, а взимку – додатково ланцюгами проти ковзання.

Місця, де розміщені вогнегасники й аптечки, позначають відповідними написами, символами або знаками. Аварійні виходи також позначають табличками з правилами їх використання.

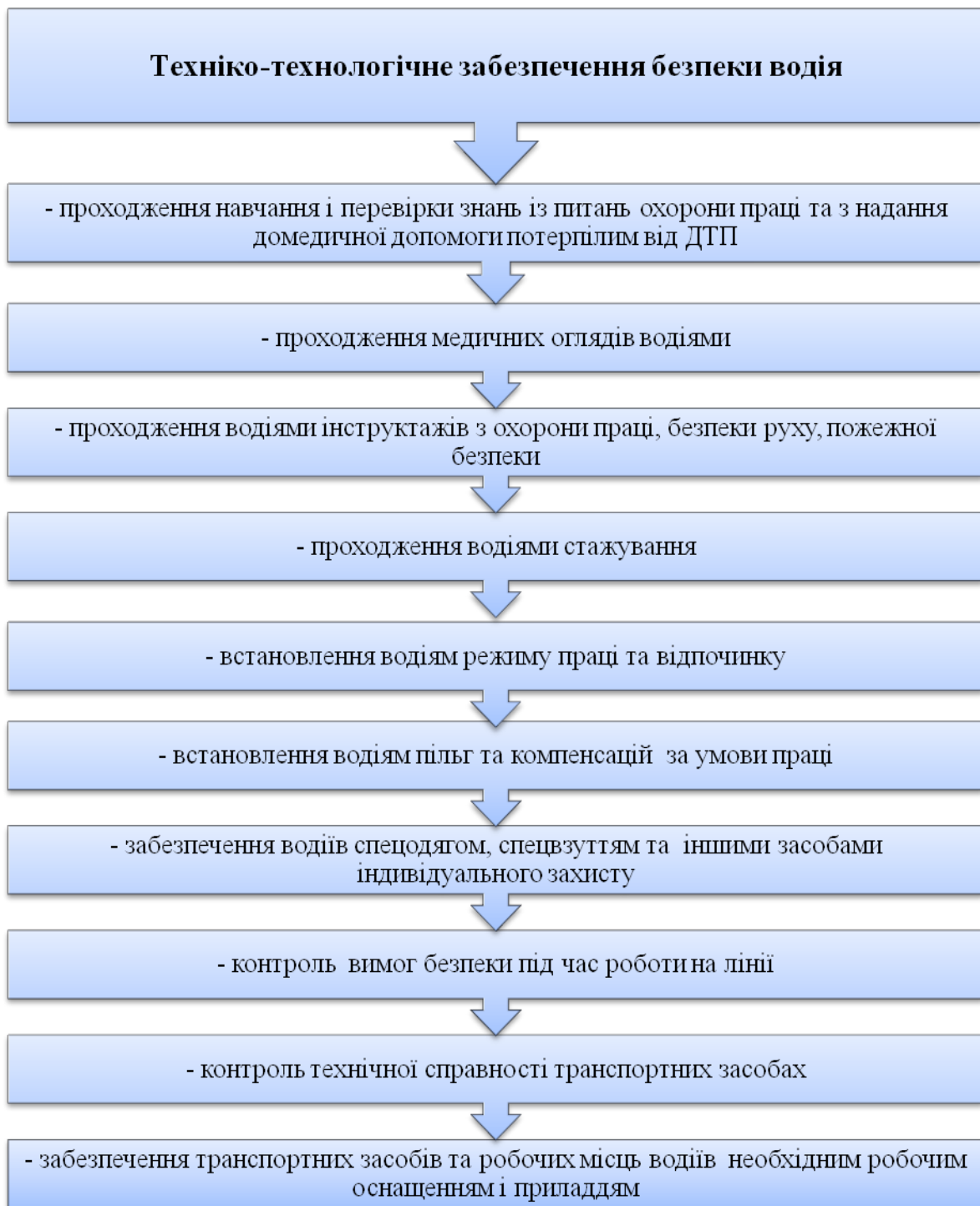


Рисунок 3.1. Перелік техніко-технологічного забезпечення безпеки водіїв

Дотримання зазначених вище техніко-технологічних складових забезпечення безпечної роботи автомобільних перевезень, які узагальнююче показані на рис. 3.1., позитивно сприятиме створення належних, безпечних і здорових умов праці.

3.2. Організаційно-документальне забезпечення управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом

Роботодавець зобов'язаний створити на робочому місці в кожному структурному підрозділі умови праці відповідно до нормативно-правових актів, а також забезпечити додержання вимог законодавства щодо прав працівників у галузі охорони праці. З цією метою роботодавець забезпечує функціонування системи управління охороною праці. Передумовою функціонування системи управління охороною праці є розробка нормативно-правових актів підприємства, якими унормовується реалізація всіх вимог щодо створення належних, безпечних і здорових умов праці на підприємстві.

Управління безпекою на транспорті вимагає виконання деяких спеціальних функцій. Роботодавець повинен розробити комплекс заходів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, а саме – призначити фахівця, який відповідатиме за цю роботу, проводити інструктажі з безпеки руху для водіїв, стажування, медичні огляди водіїв тощо. Спеціальна документація, яка відповідає законодавчим вимогам, допоможе упорядкувати цю роботу.

Необхідний комплекс основної документації з управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом для підприємства, яке надає послуги з перевезень або експлуатує транспортні засоби, наведено в додатку А.

Розроблена належним чином документація та оперативне її ведення сприятиме формуванню в колективі нетерпимості до порушень щодо безпеки праці та правильної поведінки водіїв при перевезеннях.

ВИСНОВКИ

1. Відносини у сфері управління безпекою на автомобільному транспорті регулюють Конституція України, Цивільний кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кодекс законів про працю України, Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про охорону праці», Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» та деякі інші закони. Питання створення безпечних умов на автотранспортних підприємствах регламентуються також нормативно-правовими актами: Типовим положенням про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях—міністерство—підприємство), Положенням про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, Порядком проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, Положенням про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів та іншими. Вагоме значення в управлінні безпекою відводиться Технічним регламентам.

2. Служба безпеки дорожнього руху створюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1994 р. № 227 «Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій». Служба безпеки дорожнього руху прирівнюється до основних виробничо-технічних служб, основним завданням якої є проведення заходів для забезпечення безпеки дорожнього руху. Положення про службу безпеки дорожнього руху відповідного підприємства визначає чисельність, основні завдання, функції та права її працівників відповідно до законодавства.

3. Умови праці водіїв автомобілів в значній мірі залежать від спеціалізації перевезень автопідприємств, марок і класів автомобілів. На водіїв впливають чинники, що створюються як самим автомобілем, так і рядом виробничих чинників, залежних від середовища руху, зокрема, від характеру і якості, автомобільних доріг. Робота водія пов'язана з нервово-емоційним напруженням, адже він відповідає за життя людей, матеріальні цінності.

Швидкість реакції і точність рухів водія впливають на безпеку дорожнього руху. Ці чинники великою мірою залежать від зручності його робочого місця.

Перевезення небезпечних вантажів регламентується Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» та деякими іншими нормативними актами.

4. Аналіз стану аварійності на автомобільному транспорті за останні роки показує, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху переростає в одну із найгостріших соціальних проблем сьогодення в країні. Держава та загалом суспільство зазнає щороку значних соціальних та економічних втрат.

5. Вдосконалення управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом необхідно здійснювати комплексно. Важливе значення у цьому процесі має знайти техніко-технологічне забезпечення безпеки водія для гарантування його безпечної участі у безпосередньому виробничому процесі перевезення вантажів. Відповідальне місце у формуванні успішної системи управління безпекою при перевезенні вантажів автомобільним транспортом повинне зайняти організаційно-документальне забезпечення відповідно до вимог чинного законодавства.

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Огуров А. та інш. Безпека життєдіяльності в міжнародних системах якості, ж-р «Партнер», №7 – 2012 рік с. 90-93.
2. Бондаренко А. В. Настанова з системи керування безпекою та охорони праці // Інформаційний бюлетень з охорони праці, № 2. 2010 р, с. 39.
- 3 Деякі аспекти забезпечення надійності системи автотранспортного обслуговування / В.В. Аулін, Д.В. Голуб, А.Є. Чернай, О.В. Зеленський // ІХ Всеукр. науково-практ. конф. студентів та аспірантів «Підвищення надійності машин і обладнання» (15–17 квіт. 2015). – Кіровоград: КНТУ, 2015. – с. 41-44.
4. Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015р № 124-19 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon2.rada.gov.ua/laws/show/124-195>
5. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квіт. 2001 р// Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22, ст. 105. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ed_2001_
6. Типове положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях–міністерство–підприємство): Наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 № 877 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dnaop.com/html/1663/>
7. Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10>.
8. Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів: Наказ МОЗ, МВС від 31.01.2013 № 65/80 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13>
9. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції МВС України, <http://patrol.police.gov.ua/>

10. Закон України «Про дорожній рух» від 1993, № 31 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>
11. Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій від 05.04.1994 № 227 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-94-%D0%BF>
12. План імплементації Директиви Ради 92/6/ЄЕС. 31 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.kmu.gov.ua/./Action%20Plan_92-6_EEU.pdf
13. Законом України «Про охорону праці» від 14.10.1992 № 2694-XI – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 1984 р. №51 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731>
15. Босняк М. Г. «Вантажні автомобільні перевезення», 2010 р. 408 с.
16. Степанов О.В. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. - Вестник ХНАДУ, вып. 68, 2015 С.118-122
17. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 02.03.2000 року [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217
18. Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 2000 р №28 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>
19. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
20. Гуржій Т. О. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення / Т. О. Гуржій // Право і суспільство. – 2012. – № 1. – С. 159-163.
21. Скрипа Євген. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. - Підприємництво, господарство і право, 2019. – № 3. - С.174-178.

22. Закон України «Про Національну поліцію» від 2015 №40-41 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/9>
23. Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.who.int/violence.pdf>
24. Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020» – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ipex.eu/IPEXLWEB/dossier/dossier.d9>
25. Резолюція Європейського парламенту про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2011-408>
26. Супровідна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху від 28.12.2014 р № 1671 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.zakonoproekt.org.ua/2014>
27. Енглезі Й.П. Організація перевезення небезпечних вантажів. Підручник / Й.П. Енглезі, О.Є. Пахно, – Донецьк: ДІАТ, 2008. – 240с.
28. Шурупов В.О. Шляхи вирішення проблем перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. // Вісник НТУ. - К.: НТУ, 2006. – №11. – с. 365-366.
29. Пахно А., Шок У.П. Перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Допомога для водіїв: базовий курс. – Донецьк: Норд'Пресс, 2009. – 333 с.
30. Грибан В. Г., Негодченко О. В. Охорона праці: навч. посібник. [для студ. вищ. навч. закл.] / В. Г. Грибан, О. В. Негодченко – К.: Центр учбової літератури, 2009. - 280 с.
31. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції реформування системи управління охороною праці в Україні та затвердження плану заходів

щодо її реалізації» від 12.12.2018 № 989 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/989-2018-%D1%80?lang=ru>

32. Типове положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці та Перелік робіт з підвищеною небезпекою від 15.02.2005 року № 231 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0231-05>

ДОДАТОК

Рекомендований перелік документації підприємства
з безпеки автомобільних перевезень

Назва документа	Нормативний документ, що містить вимогу
1	2
Накази	
Наказ про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху підприємства (з Положенням у додатку) або Наказ про призначення відповідальної особи (фахівця) підприємства з питань безпеки дорожнього руху	п. 2 постанови КМУ «Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» від 05.04.1994 № 227
Наказ про затвердження посадових інструкцій фахівців із питань безпеки дорожнього руху (з посадовими інструкціями у додатках)	Вступ до Випуску 69 «Автомобільний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників, затвердженого наказом Мінтрансу від 14.02.2006 № 136
Наказ про затвердження програм інструктажів із безпеки руху для водіїв (зазначають строки їх проведення та перелік осіб, які повинні проходити інструктажі; з програмами у додатках)	п. 1.8 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансу від 05.08.2008 № 975
Наказ про затвердження програми стажування водіїв підприємства (з програмою у додатку)	п. 3.5 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансу від 05.08.2008 № 975
Наказ про призначення водія-інструктора, який проводить стажування водіїв на підприємстві	п. 3.8 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансу від 05.08.2008 № 975
Журнали	
Журнал реєстрації дорожньо-транспортних пригод (у ньому також фіксують порушення водіями підприємства Правил дорожнього руху)	пп. 6.2.1 Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті, затвердженого наказом Мінтрансу від 12.11.2003 № 877
Журнал щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв (за формою № 137-2/о)	п. 4.6. Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженого наказом МОЗ та МВС від 31.01.2013 № 65/80

Журнал реєстрації вступного інструктажу з безпеки руху	пп. 2.3.5 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 05.08.2008 № 975
Журнал реєстрації інструктажів з безпеки руху	пп. 2.4.4 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 05.08.2008 № 975
Деякі інші документи	
Акт службового розслідування дорожньо-транспортної пригоди	пп. 5 Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» від 05.04.1994; п. 1.6 Методики проведення службового розслідування і розбору дорожньо-транспортних пригод, затвердженої наказом Мінтрансу від 14.06.2001 № 48
Лист стажування	п. 3.10 Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку від 05.08.2008 № 975
План заходів із безпеки дорожнього руху підприємства (на поточний рік, його затверджує керівник підприємства)	п. 4 Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій» від 05.04.1994