



ДП «ДержавтотрансНДІпроект»



ТЕХНІЧНЕ РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НА КОМЕРЦІЙНОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

**Поняття, передумови виникнення та
основні положення**

2016

Загальний стан аварійності на автошляхах України

Щороку на автошляхах стається близько **200 тис. ДТП**, в яких гине близько **4 тис. осіб**, близько **40 тис. осіб** отримують травми різного ступеню тяжкості.

Найтяжчою аварійність була у **2007 році**, у **280 тис. ДТП** загинуло **9,6 тис. осіб** і понад **78 тис. травмовано**.

Сьогодні питання безпеки руху викликає **ОСОБЛИВЕ** занепокоєння.



**ГЕНЕРАЛЬНА АСАМБЛЕЯ ООН ОГОЛОСИЛА
2011 – 2020 РОКИ ДЕСЯТИЛІТТЯМ ДІЙ З БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

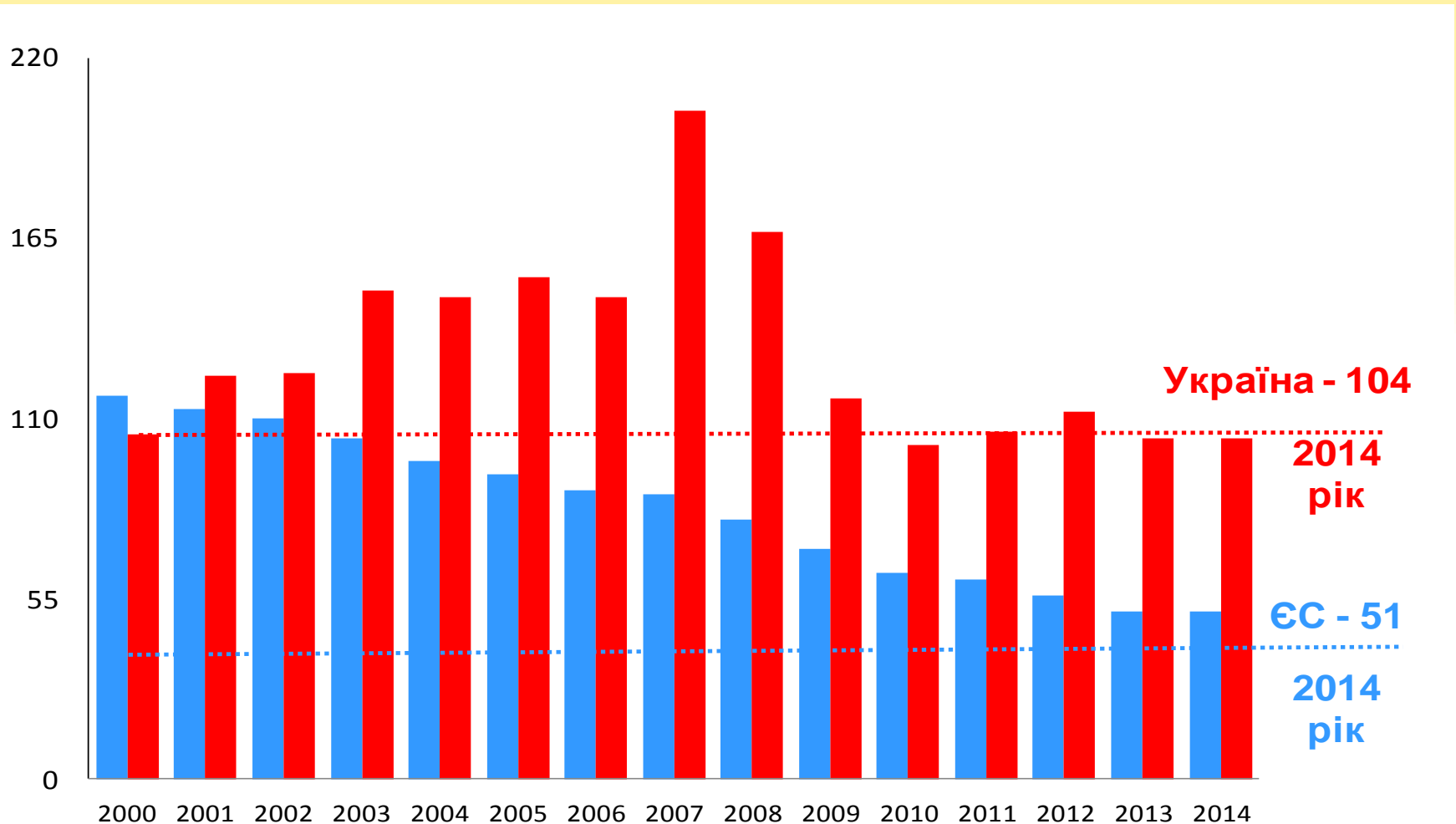
Мета: привернути увагу світової громадськості та політиків до громадськості до «тихої епідемії» смертності від дорожньо-транспортних пригод та спонукати їх зайнятися вирішенням цієї проблеми



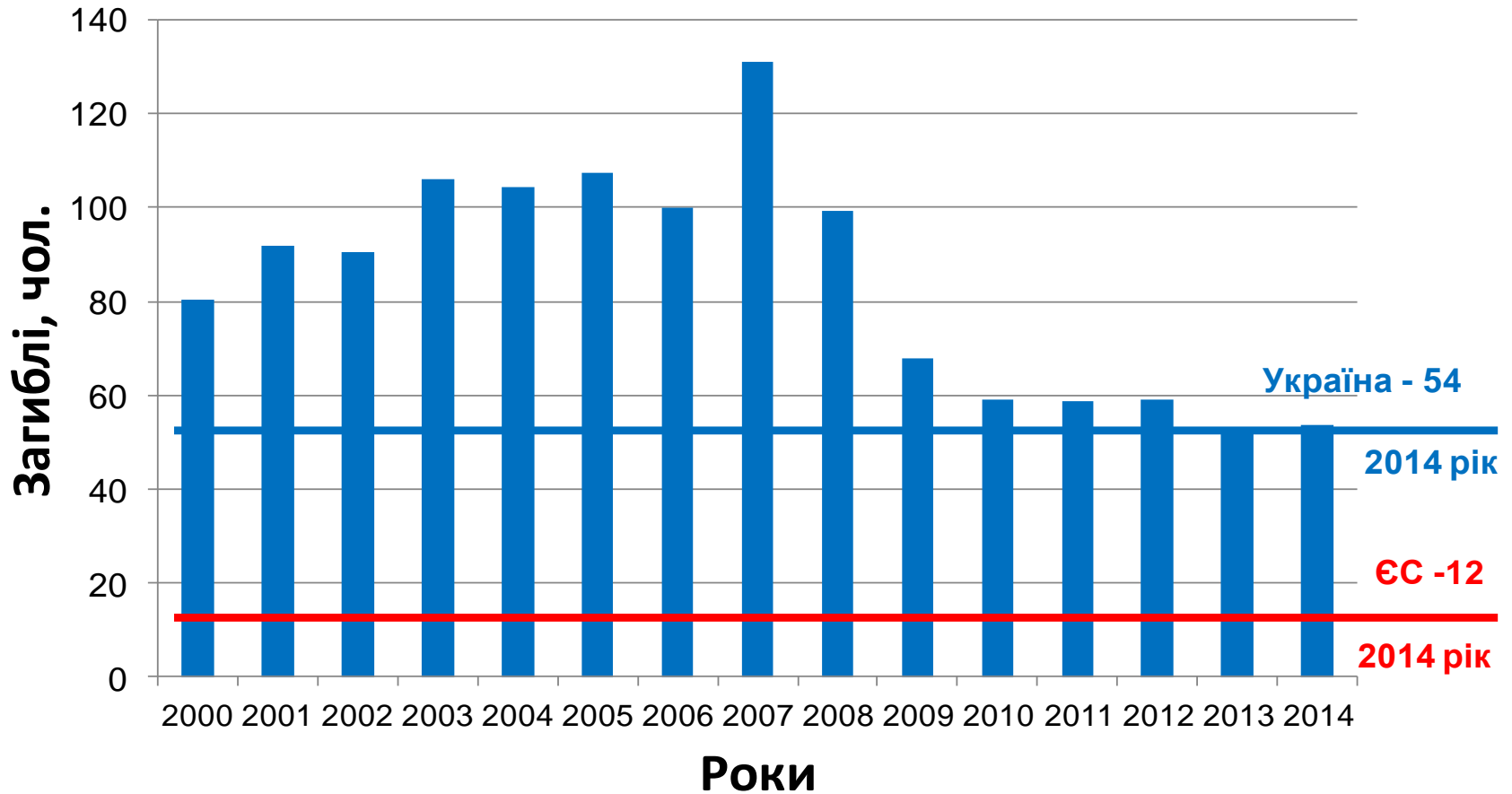
«Растет понимание важности проблем массовой автомобилизации и проблем здравоохранения, связанных со смертностью и травматизмом на дорогах. Я призываю государства-члены, международные учреждения, организации гражданского общества, фирмы и лидеров сообществ сделать так, чтобы это Десятилетие увенчалось реальными улучшениями».

Пан Ги Мун - Генеральный секретарь ООН

КІЛЬКІСТЬ ЗАГИБЛИХ В ДТП НА 1 МЛН. НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНА ТА ЄС



КІЛЬКІСТЬ ЗАГИБЛИХ В ДТП НА 100 ТИС. ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ



ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Розслідування ДТП з тяжкими наслідками

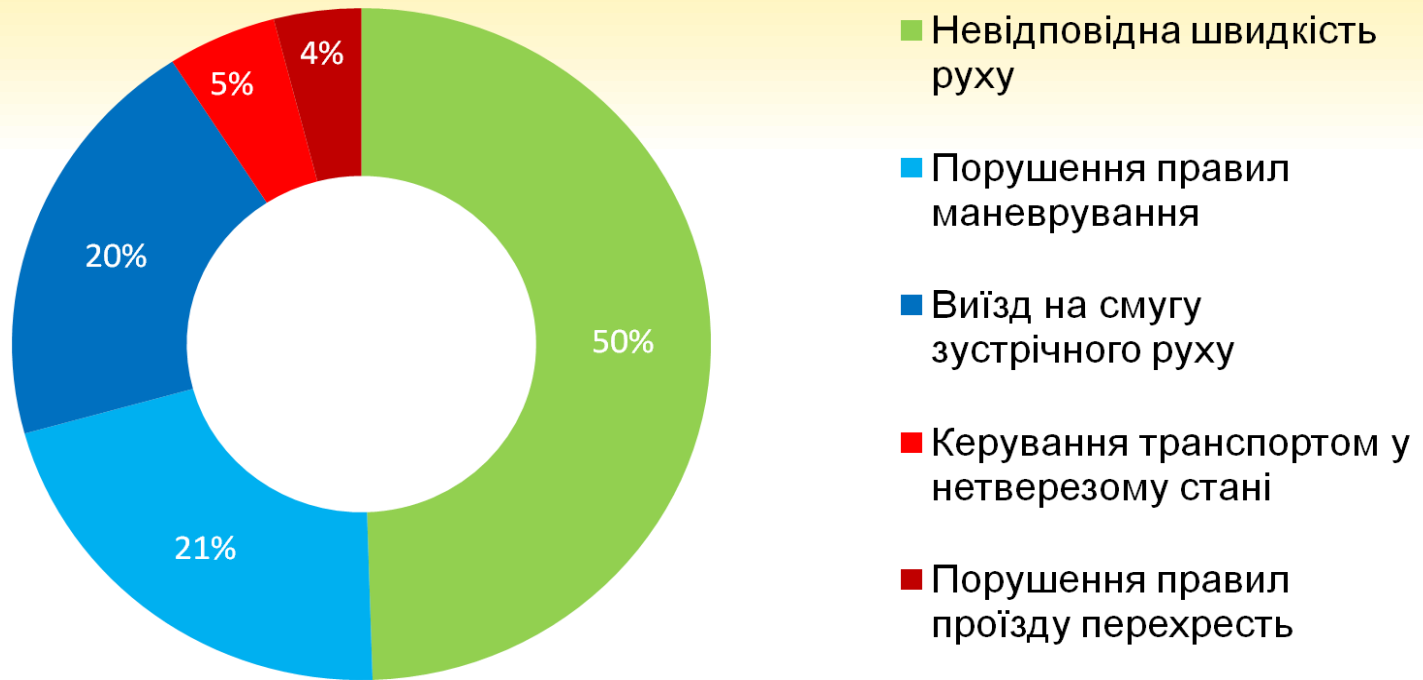
Судове розслідування

Мета:
-визначити міру
відповідальності,
міру покарання винних
осіб,
відшкодування збитків
постраждалим

Технічне розслідування

Мета:
-визначити технічні і
організаційні причини
виникнення ДТП,
розробити заходи
попередження

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ДТП, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО СМЕРТЕЛЬНИХ НАСЛІДКІВ З БОКУ СУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ

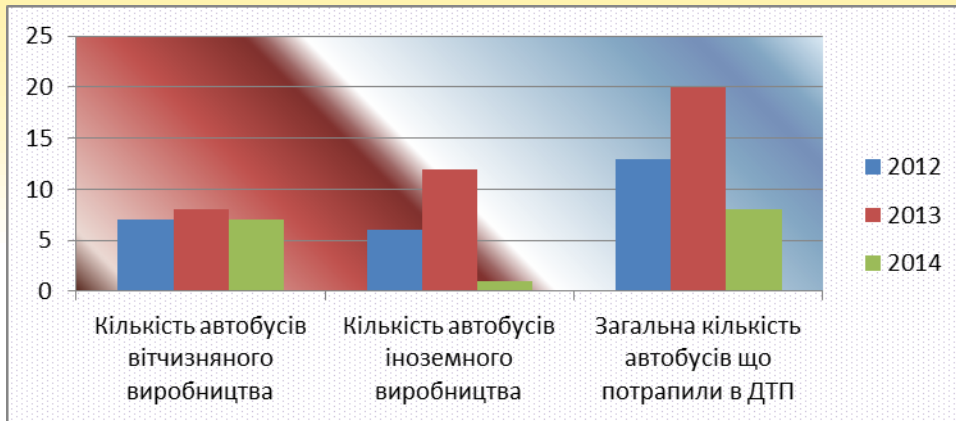


Технічне розслідування – система заходів по встановленню обставин та причин ДТП, шляхом збору та аналізу інформації про організаційні, кваліфікаційні та технічні особливості здійснення перевезень пасажирів та вантажів автомобільними перевізниками та розроблення заходів попередження подібних ДТП у майбутньому.

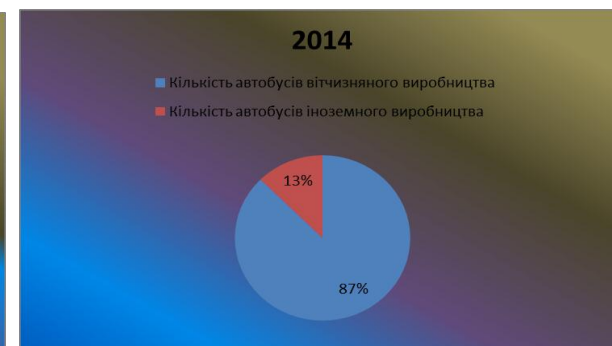
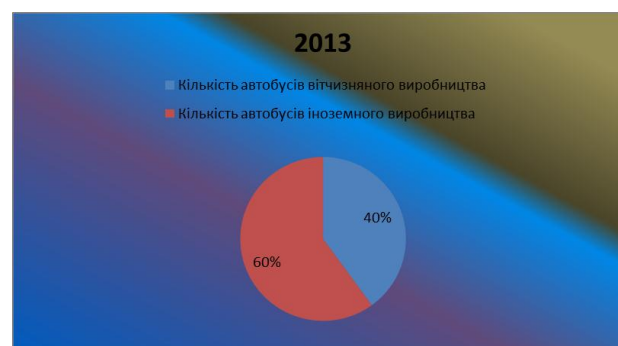
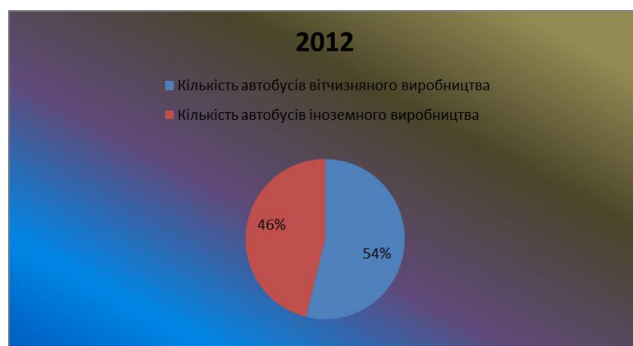


Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Розподіл кількості аварій за роками в залежності від виробника автобусів, (вітчизняного або іноземного виробництва).



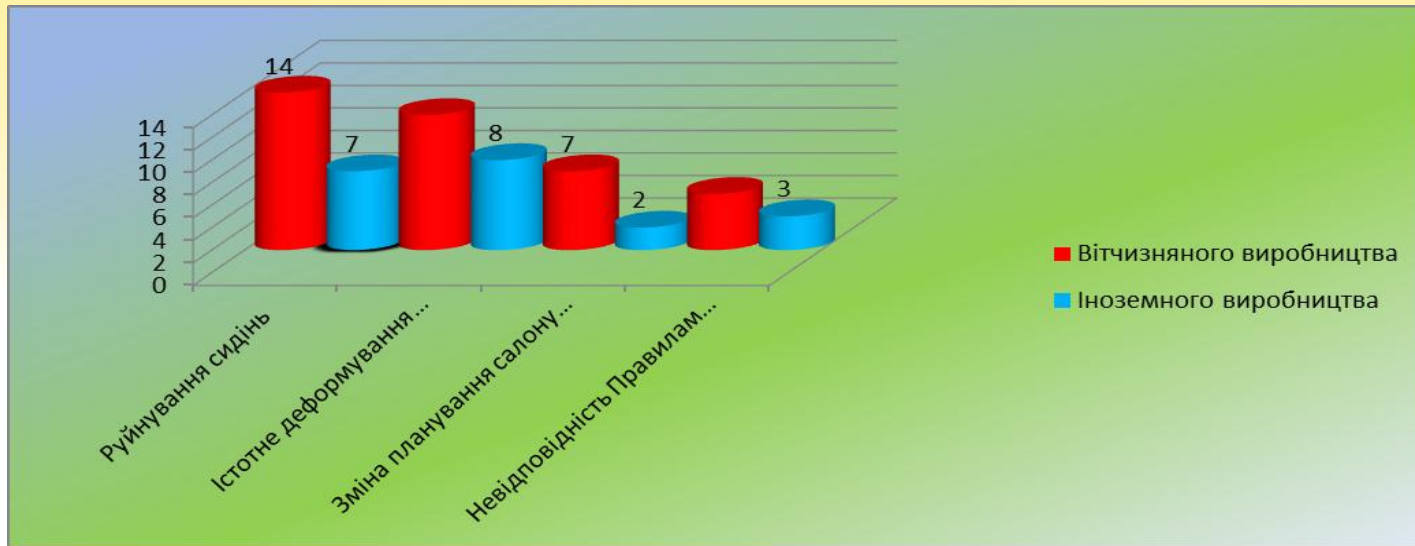
Роки скоєння аварій	Кількість автобусів вітчизняного виробництва	Кількість автобусів іноземного виробництва	Загальна кількість автобусів, що потрапили в ДТП
2012	7	6	13
2013	8	12	20
2014	7	1	8



Відсоткова візуалізація кількості аварій за роками їх виникнення з урахуванням статистичних даних оброблених актів розслідувань.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Аналіз руйнувань, що виникали в автобусах вітчизняного та іноземного виробництва під час розслідування ДТП



Автобуси	Руйнування сидінь	Істотне деформування кузова	Зміна планування салону кузова	Невідповідність Правилам ЄЕК ООН R36-03 або Правилам ЄЕК ООН № 52-01 відповідно
Вітчизняного виробництва	14	12	7	5
Іноземного виробництва	7	8	2	3

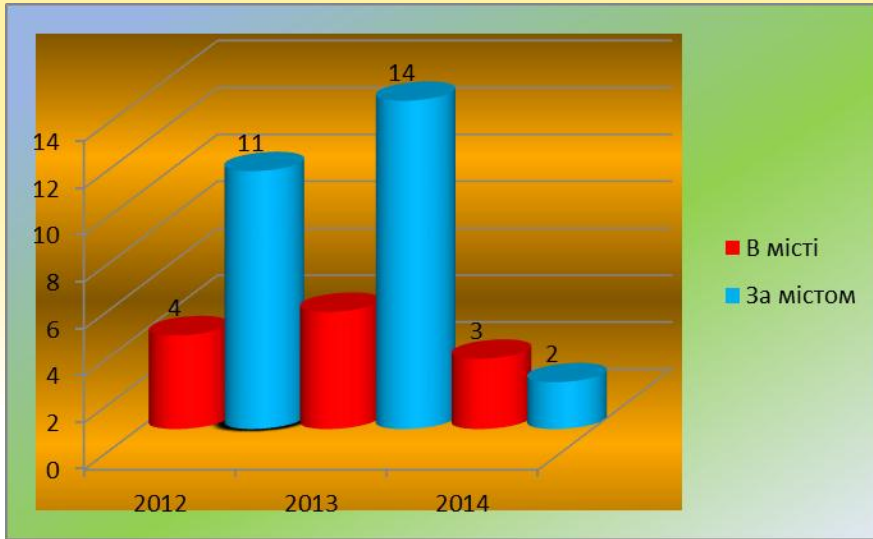
Аналіз дорожньо-транспортних пригод з точки зору аналізу конструкції автобусів показує:



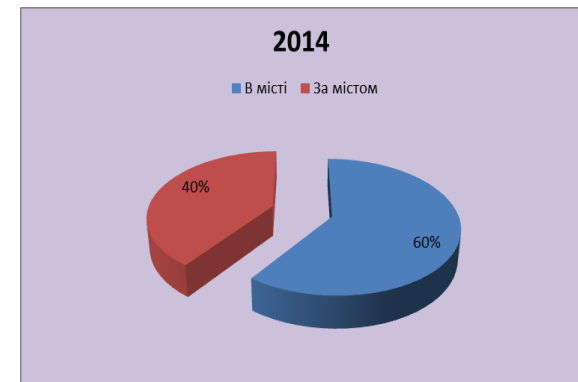
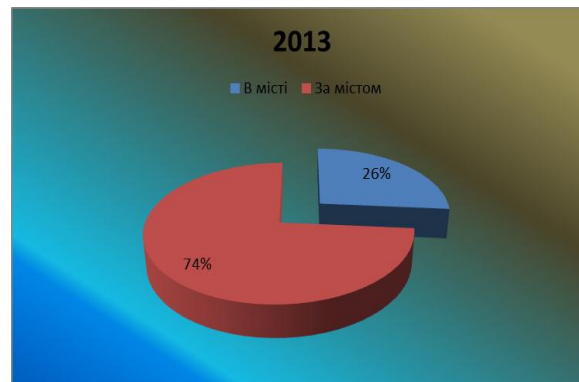
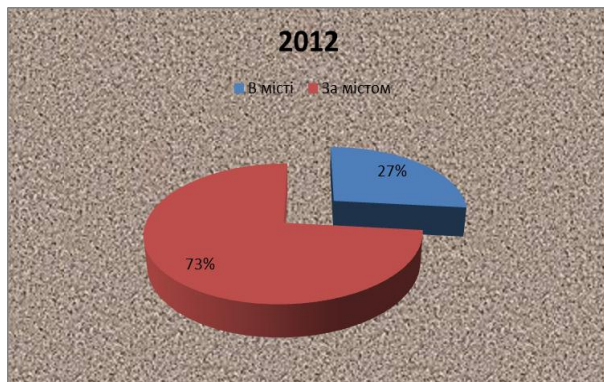
що конструкції автобусів іноземного виробництва під час ДТП зазнає меншого руйнування та пошкодження і більш відповідає вимогам Правил ЄЕК ООН.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Аналіз місця скоєння ДТП



Роки скоєння аварій	Кількість аварій	
	В місті	За містом
2012	4	11
2013	5	14
2014	3	2



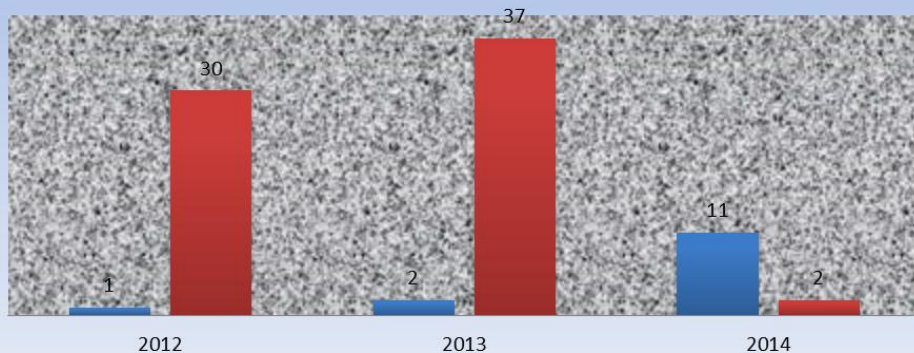
Відсоткова візуалізація кількості ДТП за місцем їх скоєння з урахуванням статистичних даних оброблених актів розслідувань.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Аналіз місця скоєння ДТП з урахування постраждалих та загиблих у цих аваріях

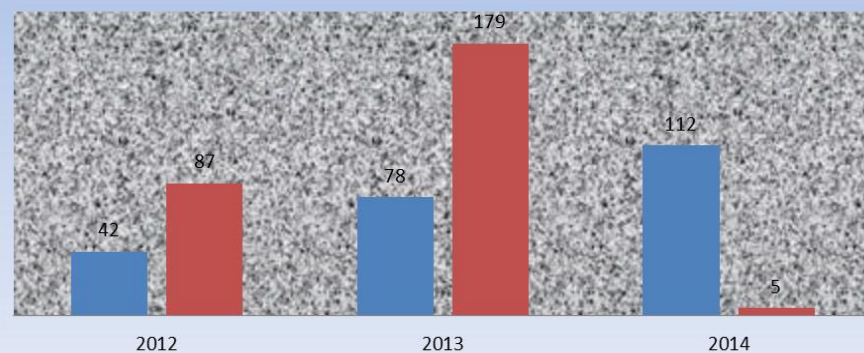
Загиблі в місті та за містом за 2012-2014 роки

■ В місті ■ За містом



Постраждалі в місті та за містом за 2012-2014 роки

■ В місті ■ За містом



Роки скоєння аварій	В місті		За містом	
	Загиблі	Постраждалі	Загиблі	Постраждалі
2012	1	42	30	87
2013	2	78	37	179
2014	11	112	2	5

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

ПЕРШИЙ ВИСНОВОК

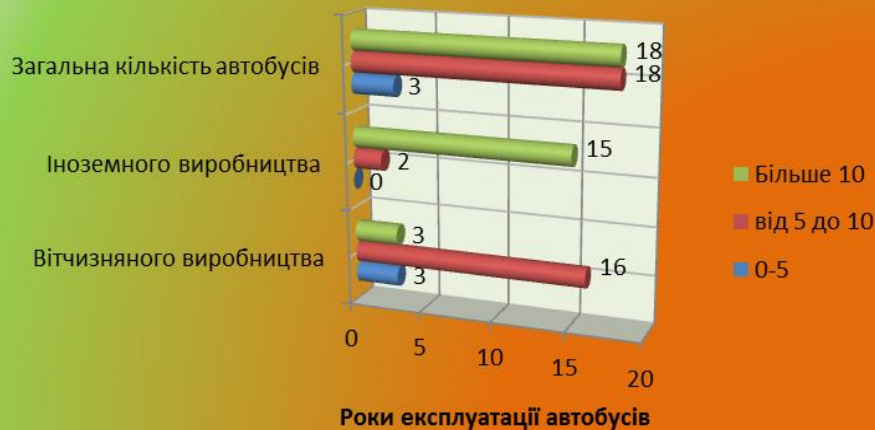
при аваріях в місті кількість загиблих становить 2-9% від загальної кількості загиблих та постраждалих, в той же час при аваріях поза містом 17 - 29% .

Причиною цьому вищі швидкості руху та відсутність в автобусах сучасних засобів пасивної безпеки (ременів безпеки, тощо).

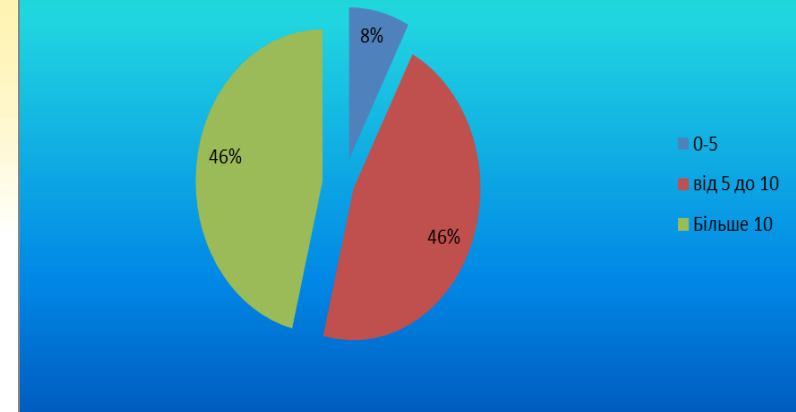
Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Аналіз причин ДТП за строком експлуатації автобусів

Роки експлуатації автобусів які потрапили в ДТП протягом 2012-2014 років



Загальна кількість автобусів



Термін експлуатації автобусів (років)	Вітчизняного виробництва	Іноземного виробництва	Загальна кількість автобусів
До 5	3		3
5-10	16	2	18
Більше 10	3	15	18

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

ДРУГИЙ ВИСНОВОК

автобуси, що попадають в аварії з тяжкими наслідками зазвичай мають термін експлуатації від 5 до 10 років і старші.

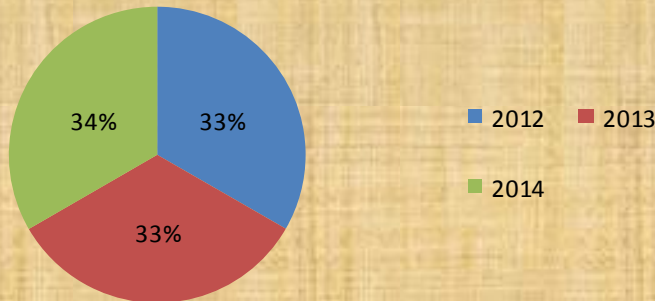
Автобуси вітчизняного виробництва - більшою частиною мають термін експлуатації до 10 років.

Автобуси закордонного виробництва - - більше 10 років і навіть 20 років.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Аналіз причин ДТП за невідповідності технічного стану автобусів

Автобуси з шинами що не відповідали законодавству (2012-2014 року)



Автобуси, що потрапляють в ДТП з тяжкими наслідками, не мали:

- ременів безпеки
- не обладнані тахографами
- значна кількість автобусів мала тахографи, що не працювали або була відсутня «тахошайба»

та невідповідність, що набула стабільно негативної тенденції

- встановлення на автобуси шин, що не відповідають необхідним вимогам.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

ТРЕТІЙ ВИСНОВОК

Близько третини автобусів, що потрапили в ДТП мали шини, що не відповідають встановленим вимогам!

ЗОКРЕМА:

- нерівномірне зношення протектору шин;
- встановленні на одній осі шини з різним рисунком протектора;
- використання шин не відповідно до сезону;
- з висотою протектора, що наближається до мінімально допустимого;
- використання шин з «лисим» протектором, порізи та тріщини шин тощо.

Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

ОТЖЕ, підсумовуючи в цілому, з результатами технічних розслідувань отримано супутні причини виникнення ДТП з тяжкими наслідками і до них відносяться:

Супутні причини, що призвели до тяжкості наслідків



Аналіз причин та обставин дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту за 2012-2014 роки

Пропозиції за результатами проведеного аналізу :

1. Впровадження та забезпечення функціонування на підприємствах автомобільного транспорту систем управління безпекою дорожнього руху відповідно до вимог міжнародного стандарту ISO 39001 «Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова із застосування ДСТУ ISO 39001:2015 (ISO 39001:2012, IDT)».

2. Затвердження законодавчих та нормативно-правових актів щодо впровадження **єдиної системи спеціального навчання водіїв, керівників і менеджерів (управителів) автомобільного транспорту** відповідно до вимог Директиви № 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 і Директиви Ради № 91/439/ЄС та скасовує дію Директиви Ради № 76/914/ЄС і Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасовує дію Директиви Ради № 96/26/ЄС, з оформленням свідоцтва професійної компетентності.

3. Законодавче впровадження норм Директиви Європейського Парламенту і Ради 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 року про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність та законодавче впровадження норм Директиви Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації автотранспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність.

5. В програмах підвищення рівня спеціальних знань передбачити поглиблене вивчення нормативно-правових документів:

- Порядок перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 року № 974, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01 вересня 2008 року за № 794/15485;
- Правила експлуатації колісних транспортних засобів, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26 липня 2013 року № 550, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 серпня 2013 року за № 1453/23985;
- Правила технічної експлуатації коліс та пневматичних шин колісних транспортних засобів категорій L, M, N, O та спеціальних машин, виконаних на їх шасі, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26 липня 2013 року № 549, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 серпня 2013 року за № 1452/23984.

6. Опрацювати питання щодо запровадження в Україні обов'язкового використання на міжнародних та міжобласних маршрутах автобусів, пасажирські сидіння яких обладнані ременями безпеки.

НАША МЕТА У 2020 РОЦІ



Резолюція Генеральної асамблеї ООН (2010 рік)
2011 - 2020рр. Десятиліття з підвищення безпеки
дорожнього руху



Мета України у 2020 році:
кількість загиблих у ДТП - зменшення на 50%

2010 рік

4900

загиблих у ДТП

2020 рік

2500

загиблих у ДТП

**«Зібратись разом це –
початок,
триматись разом це –
прогрес,
працювати разом це –
успіх!»**

Генрі Форд

ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!

**Заступник директора з наукової роботи
ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»**

ГОРПИНЮК Андрій Васильович

044-201-08-38

agorpinuk@insat.org.ua

www.insat.org.ua