

ПІДДУБНА А.В., ад'юнкт
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.97

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИННИМ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Здійснено комплексний аналіз стану порушень на пасажирському автотранспорті, дослідження напрямків запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. Автором пропонується перелік заходів щодо запобігання досліджуваним деліктам, зокрема, новий порядок підготовки та професійного відбору водіїв пасажирського автотранспорту.

Ключові слова: пасажирський автотранспорт, автоперевізник, запобігання злочинним порушенням, водії, тренувальні центри

Осуществляются комплексный анализ нарушений в сфере пассажирского автотранспорта и исследование направлений предупреждения преступных нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации пассажирского автотранспорта. Автором предлагается перечень мероприятий по предупреждению исследованных деликтов, новый порядок подготовки и профессионального отбора водителей пассажирского автотранспорта.

Ключевые слова: пассажирский автотранспорт, автоперевозчик, предупреждение преступных нарушений, водитель, тренировочные центры

The complex analysis of the state of violations on passenger autotransport is carried out, research of directions of prevention the criminal violation of traffic rules of passenger vehicles exploitation. The author proposes the list of measures of prevention of probed delikt, in particular new order of preparation and professional selection of drivers of passenger autotransport

Key words: passenger automobile transport, autoferryman, prevention the criminal violation, driver, trainings centers.

Пасажирський автотранспорт став невід'ємною частиною життя населення України. За даними Державтоінспекції, тільки у Дніпропетровській області на маршрутах працює 5863 автобусів та маршруток. Така кількість пасажирського автотранспорту, що з'явилась за останні десять років, ускладнює проблему безпеки дорожнього руху. Так, у період з 2006 по 2010 роки в Україні вчинено 1052 дорожньо-транспортних подій (далі – ДТП) за участю пасажирського автотранспорту зі смертельними наслідками. Разом з тим з вини водіїв автобусів в масштабах України спостерігається зростання показників у окремих регіонах країни.

З метою запобігання аварійності на пасажирському автотранспорті, зміцнення транспортної дисципліни водіїв, підвищення технічної безпеки автобусів та маршруток, які здійснюють перевезення людей, Державтоінспекцією вживаються різного рівня профілактичні заходи. Зокрема, загальнодержавні цільові заходи («Автобус – 2011», «Увага! Діти на дорозі», «Безаварійний перевізник», «Перевізник – зима»), інформування та взаємодія з Головною державною інспекцією на автомобільному транспорті (далі – Головавтоінспекція) Мінтрансзв'язку, перевірки щодо додержання пасажирськими перевізниками та водіями вимог відповідної нормативної бази, контроль за виконанням попередніх приписів ДАІ по виявлених недоліках, наявність дозвільних документів на перевезення пасажирів, дотримання паспорту маршруту, здійснення передрейсового контролю технічного стану автобусів та мікроавтобусів, медичні огляди водіїв тощо. Тільки за 2009 – 2010 рр. видано близько 16 тис. приписів ДАІ МВС України на усунення недоліків та порушень, надіслано близько 600 подань до Головавтоінспекції стосовно вирішення питання щодо позбавлення перевізників ліцензій.

Однак, незважаючи на це, внаслідок порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту, як показує статистика, на дорогах продовжують гинути люди.

Теорія запобігання злочинності розроблена у фундаментальних дослідженнях відомих російських та вітчизняних учених, зокрема, Г.А. Аванесова, В.В. Голіни, Л.М. Давиденка, П.С. Дагеля, І.М. Даньшина, О.М. Джужу, А.І. Долгової, А.П. Закалюка, В.А. Мисливого,



Н.Ф. Кузнецової, М.Й. Коржанського, О.М. Костенка, В.Г. Лихолоба, О.Б. Сахарова, В.А. Білого, П.М. Баранова. Проте конкретних досліджень щодо запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на пасажирському автотранспорті не проводилось.

Метою цієї статті є розгляд заходів запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту.

Проблема злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту є однією з тих, що потребують наукового осмислення та комплексного підходу. Розвиток пасажирського автотранспорту приводить до збільшення кількості порушень, які призводять до загибелі людей. Інспекторами ДАІ тільки у Дніпропетровській області щодня фіксується в середньому 130-150 випадків порушення Правил дорожнього руху водіями пасажирського автотранспорту. Кожного місяця надсилається близько 20 подань в Територіальне Управління Головавоттрансінспекції для вирішення питання про позбавлення ліцензії, а також близько 30 приписів про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автобусів та мікроавтобусів, у виконавчі органи влади.

Низький рівень безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту зумовлений рядом чинників, з яких найбільш значущими є такі: недосконалість правового регулювання у сфері запобігання досліджуваним деліктам; рівень дисципліни учасників дорожнього руху, водійської майстерності, забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами дорогами; фактична відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів у містах, тощо.

Аналізуючи статистику показників обліку ДТП 2006 – 2010 рр., слід зазначити, що найчастіше дорожньо-транспортні пригоди за участю пасажирського автотранспорту відбуваються в результаті перевищення встановленої швидкості руху або в неправильному її виборі, виїзду на зустрічну смугу, порушення правил переїзду перехресть або зупинок пасажирського автотранспорту, правил обгону, керування у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння, перевтоми, сну за кермом, порушення правил перевезення пасажирів, експлуатації транспортного засобу з несправною гальмовою системою, заклинювання або відриву коліс, розриву або зносу протекторів шин, експлуатації транспортного засобу з несправним рульовим керуванням.

Однією з причин високого рівня аварійності є недостатнє дослідження причин виникнення ДТП, причинно-наслідкових зв'язків та умов, що впливають на безпеку дорожнього руху. Має місце висока смертність від таких причин ДТП, як перевищення швидкості та виїзд пасажирського автотранспорту на смугу зустрічного руху, які фіксуються у протоколах про ДТП і визнаються остаточними їх причинами. Однак причини, які призвели до порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації, не вивчаються, а попереджувальні заходи не вживаються. Відсутність спеціальної процедури встановлення причин ДТП на базі обґрунтованих експертних методик не дає змоги отримати об'єктивні дані про причини аварійності та розробити ефективні профілактичні заходи.

Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту як структурний елемент злочинності є результатом не однієї причини, а складного багаторівневого причинного комплексу та ряду специфічних умов. Причинами вказаних деліктів є: 1) зневажливе ставлення водіїв до правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту; 2) антигромадська поведінка, пов'язана з керуванням у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння; 3) антигромадська поведінка, пов'язана з керуванням у стомленому або хворобливому стані; 4) антигромадська поведінка, пов'язана з керуванням під дією лікарських препаратів; 5) особистісні якості водія; 6) корислива спрямованість порушень (мотивація) тощо. Зростає вплив таких умов, як недосконалість системи підготовки водіїв; інтенсивне збільшення парку пасажирського автотранспорту, що створює невідповідність стану доріг і вулиць, технічним можливостям їх будівництва та реконструкції; відсутність механізму реалізації заходів щодо безпеки руху; недоліки в діяльності органів внутрішніх справ, що покликані регулювати дорожній рух і вчасно реагувати на випадки його порушення.

За результатами дослідження можемо вказати, що поведінка водіїв автобусів та маршруток



коливається між неправомірною та злочинною, а морально-психологічний портрет водія пасажирського автотранспорту за останнє десятиріччя змінився та характеризується агресивною поведінкою, в якій переважає підвищена самовпевненість в оцінці своєї професійної майстерності та досвіду, недбалість, свідоме порушення правил дорожнього руху та експлуатації, свідомо ризикова поведінка, головною мотивацією якої є економічний інтерес – "гонитва за прибутком", впевненість у власній невразливості, що відіграє криміногенну роль у сфері дорожнього руху.

Тому окремої уваги заслуговує питання підготовки та відбору водіїв автобусів та мікроавтобусів. Урядом затверджено Типову програму з навчання населення Правилам дорожнього руху (Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів» від 01.07.2009 № 670); порядок державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів (Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та атестації їх спеціалістів» від 20.05.2009 № 490). Зазначені правотворчі заходи стали підґрунтям для побудови та функціонування системи підготовки вказаних водіїв.

Проте аналізуючи навчальні плани підготовки водіїв на право керування пасажирським автотранспортом, можна дійти висновку, що в автошколах не приділяється увага таким важливим факторам, як вміння водія вчасно прогнозувати ситуацію на дорозі, швидкість прийняття рішення залежно від змін дорожньої ситуації, володіння навичками керування в екстремальних умовах, стійкість психіки водія в тих чи інших ситуаціях. Тобто керування автобусами та мікроавтобусами в реальному транспортному потоці не завжди дозволяє моделювати ситуації, які потрібні для набуття стійких навичок безпечного керування пасажирським автотранспортом.

Відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року» від 25.05.2011 № 480-р [1] одним із напрямків реалізації зазначеної Стратегії в частині забезпечення належної підготовки водіїв транспортних засобів є створення системи підготовки професійних водіїв транспортних засобів. Для належної підготовки водіїв пасажирського автотранспорту, на нашу думку, необхідно: 1) удосконалити систему відбору, допуску до керування автобусами та мікроавтобусами за індивідуальними психофізіологічними особливостями, медичними показниками; 2) удосконалити систему оцінки якості підготовки водіїв, зокрема на базі незалежного аудиту; 3) посилити відповідальності закладів підготовки водіїв та їх персоналу за якість підготовки; 4) розробити кваліфікаційні вимоги до професійних інструкторів з водіння, створити загальнонаціональну систему їх підготовки та підвищення кваліфікації; 5) удосконалити навчальні програми з метою посилення практичних аспектів підготовки (передусім використання автотролей та тренажерів), вироблення стійких навичок керування автобусом та мікроавтобусом, у тому числі у складних умовах (професійна підготовка водіїв, контраварійна підготовка водіїв, організація безпечного транспортного процесу тощо).

Дієвим кроком до вдосконалення системи професійного відбору водіїв пасажирського автотранспорту є створення тренувальних центрів для водіїв пасажирського автотранспорту, які працюватимуть при Державтоінспекціях на місцях у вигляді учбових класів, кабінету психологічної підготовки та тренувального майданчику. Так, одночасно із заявою про складання іспитів у реєстраційно-екзаменаційному підрозділі Державтоінспекції заклад, який здійснював перепідготовку водія для пасажирського автотранспорту, узгоджує питання про погодинне проходження навчальної програми у вказаному центрі, яка включатиме психологічну підготовку, теоретичну та практичну частину.

Теоретична частина зазначеної програми включатиме доведення інформації про динаміку порушень, статистику, наслідки та види порушень на пасажирському автотранспорті, вимоги до безпечного перевезення пасажирів та дотримання правил безпеки дорожнього руху в аварійних ситуаціях тощо. Практична підготовка включатиме відпрацювання правил маневрування та набуття навичок безпечного керування пасажирським автотранспортом на спеціально створених учбових майданчиках з моделюванням аварійних ситуацій, які відбуваються у реальному транспортному потоці; визначення часу реакції водія на небезпеку з врахуванням відволікаючих факторів (оплата проїзду, розмова з пасажиром або по телефону, яскра-



ві реклами та білборди вздовж проїжджої частини) з подальшим занесенням цих даних до медичних карток (нарівні з показниками слуху, зору, нервової системи тощо).

У процесі проходження психологічної підготовки проводитимуться психологічні тренінги та психодіагностика щодо наявності агресії, байдужості до оточуючих, наслідків своїх рішень та дій, замкнутості, егоїстичності, недисциплінованості, зневажливого ставлення до своїх обов'язків, формального ставлення до правил професійної діяльності, легковажності та схильності до необґрунтованого ризику; проводитимуться відповідні «відбіркові» випробування водіїв з відбракування осіб, що мають вищевказані психічні недоліки.

Після успішного проходження цієї програми та здачі заліків водій отримуватиме дозвіл на складання теоретичного та практичного іспитів у реєстраційно-екзаменаційному підрозділі Державтоінспекції для отримання права керування пасажирським автотранспортом.

На базі створених тренувальних центрів можливим буде запровадження курсів та семінарів підвищення кваліфікації викладачів автошкіл та екзаменаторів з тематики безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. Крім того, з метою надання методичних рекомендацій практиків та науковців перевізникам та водіям щодо забезпечення пасажирських перевезень доступним буде систематичне проведення з останніми семінарів, лекцій та інформаційних занять при вищевказаному тренувальному центрі щодо розгляду місць концентрації ДТП, перегляд відеоматеріалів, які демонструють наслідки порушень водіями автобусів та маршруток правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту.

Створення таких тренувальних центрів надасть можливість Комісії з безпеки руху на місцях, працівникам ДАІ МВС України та психологам Центру здійснювати більш професійну підготовку та відбір водіїв пасажирського автотранспорту, підвищувати транспортну дисципліну серед водіїв та автоперевізників у процесі здійснення їх діяльності, володіти станом підготовки та здійснювати підвищення кваліфікації викладачів автошкіл та екзаменаторів. Необхідним є залучення Комісії з безпеки руху на місцях до роботи серед пасажирських автоперевізників (рейдові перевірки, надання методичної допомоги та здійснення профілактичної роботи) та участі в роботі запропонованих тренувальних центрів (надання методичної допомоги, участь у прийнятті заліків тощо).

Уваги заслуговує аспект формування відповідної інформаційної науково-технічної і нормативно-правової бази. З метою координації навчального процесу та організації пасажирських автоперевезень ДДАІ та ДАІ ГУМВС та МВС в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі необхідно створити єдиний реєстр закладів перепідготовки водіїв пасажирського автотранспорту та реєстр пасажирських автоперевізників різних форм власності у регіонах та країні в цілому. Маючи повну інформацію про автошколи та автоперевізників, можна буде здійснювати моніторинг якості перепідготовки водіїв пасажирського автотранспорту та стану дотримання дисципліни та законності конкретними автоперевізниками.

Важливим елементом запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту є мінімізація явищ корупції при отриманні ліцензій автоперевізниками. Відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» від 02.07.2010 № 427 [2] органом ліцензування, уповноваженим на здійснення ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів автотранспортом, є Головавтоінспекція, яка створена з метою підвищення безпеки пасажирських автоперевезень відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про створення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті» від 08.09.2004 № 1190 [3] та діє як орган державного управління у складі Міністерства транспорту та зв'язку України.

Територіальні органи Головавтоінспекції в областях, Автономній Республіці Крим, містах Києві та Севастополі здійснюють функції з підготовки документів для видачі та переоформлення ліцензій з надання послуг з перевезення пасажирів автотранспортом, видачі дублікатів та копій ліцензій, визнання недійсними та анулювання ліцензій; подають їх на розгляд Головавтоінспекції. Для отримання ліцензії, копії або дубліката ліцензії чи



переоформлення ліцензії перевізник-ліцензіат особисто або через уповноважений ним орган чи особою подає до Головавототрансінспекції або відповідного територіального управління заяву встановленого зразка, до якої додається встановлений перелік документів.

Зазначений наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 № 427 встановлює конкретні вимоги до автоперевізників, але останні знаходять нелегальні (корупційні) шляхи отримання ліцензій, продовжуючи свою діяльність з такими порушеннями: неукладання трудового договору з водіями на АТП, відсутність потрібної кваліфікації або досвіду роботи, невідповідність матеріально-технічної бази перевізника вимогам розпорядчих документів.

Так, вимоги вказаного наказу передбачають, що водії, які протягом 12 і більше місяців до зарахування на роботу автоперевізником не працювали водіями або наймаються на роботу водіями вперше, допускаються до керування пасажирського автотранспорту після проходження стажування з практичного керування не менше ніж 30 годин, а водії, які переводяться на нові для них марки або моделі пасажирського автотранспорту, повинні пройти стажування не менше як 8 годин. Однак виникає питання щодо кваліфікації інших водіїв, які мають необхідний рівень підготовки та тільки формальний стаж роботи.

На нашу думку, при отриманні ліцензії автоперевізником до встановленого переліку документів необхідно подавати дозволи комісії запропонованих тренувальних центрів при ДАІ на кожного водія пасажирського автотранспорту. У процесі розгляду матеріалів для отримання ліцензії залучати Комісію з безпеки дорожнього руху на місцях для незалежної перевірки кваліфікації працівників-фахівців АТП з питань безпеки дорожнього руху, експлуатації пасажирського автотранспорту, охорони праці та пожежної безпеки, медичного стану водіїв тощо.

З метою усунення фактів корупції зі сторони працівників ДАІ у разі позбавлення пасажирських автоперевізників ліцензії необхідним заходом впливу є притягнення до особистої дисциплінарної відповідальності осіб, які приймали рішення про ліцензування на місцях або проігнорували зміни, що відбулися у документах перевізника.

Аналізуючи проведене дослідження злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту, необхідно зауважити, що напрямками запобігання вказаним деліктам є: 1) вдосконалення системи професійної підготовки та відбору водіїв пасажирського автотранспорту (удосконалення навчальних програм та створення тренувальних центрів); 2) запровадження курсів та семінарів підвищення кваліфікації викладачів автошкіл та екзаменаторів; 3) створення відповідної інформаційної науково-технічної і нормативно-правової бази; 4) розробка методичних рекомендацій для працівників органів внутрішніх справ, автоперевізників, водіїв, пішоходів та пасажирів щодо запобігання досліджуваним деліктам; 5) запровадження заходів щодо мінімізації явищ корупції при отриманні ліцензій автоперевізниками тощо.

Список використаної літератури:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 480-р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 42. – С. 61-63.

2. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт»: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 02.07.2010 № 427 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/ed_2010_07_02/an/23/RE17857.html#23.

3. Про створення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.09.2004 № 1190 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.asmap.ru/file_load.php?id= file/spr_ua/ob_obr_ggti.doc.

Надійшла до редакції 07.09.2011

