

УДК 351.861

## ОБНОВЛЕННЯ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ З ОХОРОНИ ПРАЦІ В ГАЛУЗІ АВТОТРАНСПОРТУ

М.Д. Каслін, проф., к.т.н., О.І. Богатов, доц., к.т.н.,  
Харківський національний автомобільно-дорожній університет

*Анотація.* Проаналізовано сучасне нормативно-правове забезпечення галузі експлуатації автотранспорту з боку вимог до рівня безпеки та комфортного життєзабезпечення працівників. Зроблено відповідні висновки та вказано перспективи потрібних змін і реформувань.

*Ключові слова:* безпека праці, нормативи, зміни, доцільність, відповідність сучасному розвитку галузі.

## ОБНОВЛЕНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПО ОХРАНЕ ТРУДА В ОТРАСЛИ АВТОТРАНСПОРТА

Н.Д. Каслин, проф., к.т.н., О.И. Богатов, доц., к.т.н.,  
Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

*Аннотация.* Проанализировано современное нормативно-правовое обеспечение отрасли эксплуатации автотранспорта со стороны требований к уровню безопасности и комфортного жизнеобеспечения работников. Сделаны соответствующие выводы и указаны перспективы необходимых изменений и преобразований.

*Ключевые слова:* безопасность труда, нормативы, изменения, целесообразность, соответствие современному развитию отрасли.

## REGULATORY LABORFRAMEWORK RENEWAL IN MOTOR TRANSPORT INDUSTRY

N. Kaslin, Prof., Ph. D. (Eng.), O. Bogatov, Assoc. Prof., Ph. D. (Eng.),  
Kharkiv National Automobile and Highway University

*Abstract.* The current regulatory support of the motor transport operation industry regarding the requirements the safety level and comfort of personnel life-support. The appropriate conclusions are drawn, and the prospects for necessary changes and reforms are specified.

*Key words:* safety, regulations change, feasibility of complying with modern development of industry.

### Вступ

Експлуатація, обслуговування та ремонтні роботи в галузі автотранспорту завжди були і залишаються найбільш травмонебезпечними технологічними процесами. І мова йде не тільки про ДТП, коли порушуються правила дорожнього руху або на лінію виїздить технічно несправний транспортний засіб. Таких нещасних випадків за статистикою тільки 30 %, інші пригоди спостерігаються при ви-

конанні вантажно-розвантажувальних робіт, або ж на території підприємства (на АТП – до 55 %). Кількість випадків керування несправними автотранспортними засобами (АТЗ) за останні роки зростає в рази. Але це стосується водіїв-приватників, оскільки на їхню долю припадає до 75 % ДТП [1].

Конкретні дані наведені в аналітичних галузевих довідниках: основною причиною нещасних випадків у галузі на 70–80 % є люди-

на (світова статистика дає тільки 40–50 %), а кількість травмованих водіїв, що залучаються до ремонтних робіт, у 9 разів більше, ніж фахових слюсарів, які виконують такі самі види робіт. Разом ці обидві категорії працівників дають майже 90 % нещасних випадків (разом з ДТП), за їх чисельності в галузі тільки 73,1 %, а кількість смертельних та випадків з важкими наслідками – більше половини.

### Аналіз публікацій

Враховуючи актуальність наведених прикладів для автотранспортної галузі, одним із проблемних питань залишається потреба у навчанні та своєчасному інструктуванні робітників, а також оновлення нормативної документації в галузі щодо правил та вимог з охорони праці, що існують, через систему стандартів ДНАОП.

Чинні нормативні акти [2, 4, 9] для автотранспортних підприємств існували ще з 60-х років минулого століття з окремим (галузевим) додатком – Правилами пожежної безпеки (НАПБ В.01.054-98/510). За минулі роки їх було перевидано тричі зі зміною підпорядкування міністерства, що керує.

### Мета і постановка завдання

На цей час «Правила охорони праці на автомобільному транспорті» видання 2015 року разом із загальнодержавними ССБП, ДБН, санітарними нормами і правилами (СанПі-Нами) та іншими ДСТУ повністю і вичерпно задовольняє потребу галузі. Але вказаний рівень травмованих та постраждалих говорить про не дуже задовільний стан справ з безпекою праці в галузі автотранспорту.

Не аналізуючи всебічно стану справ з безпеки праці в галузі, її технічного оснащення й умов праці робітників, ефективності впровадження системи управління охороною праці (СУОП) та інших систем контролю і стимулювання, ми ставили за мету проаналізувати всі зміни, що введені в оновленій нормативній базі останнім часом, та відповісти на питання: чи відповідають вони сучасному стану й технічному рівню головного об'єкта управління небезпеками – автотранспортного засобу.

Сучасними вимогами часу варто вважати потребу у виконанні нормативів, їх обов'язко-

вому вивченні, своєчасному нагляді, бо на транспорті ні в кого не повинно бути ніяких пілг і попусків – ні у дороги, ні в автомобіля, ні у людей, що знаходяться поруч. Система керування процесами може існувати в режимі автоматизованого підтримання рівня безпеки, але на цей час наявний рівень з промисловості в цілому ще не є вищим за середній.

### Огляд змін, проведених у нормативній базі

У галузі експлуатації автотранспорту діють понад 50 нормативних та нормативно-правових актів, що регулюють вимоги безпеки, умови праці всіх учасників виробничо-перевізного процесу, сервісних служб, діяльність громадських об'єднань та інших адміністративних формувань, забезпечуючи діяльність підприємств.

Крім загальнодержавних, міжгалузевих нормативів існують і цілі системи стандартів з безпеки праці, міжнародні зобов'язання з використання транспортних засобів, палива, систем діагностування технічного стану автотранспортного обладнання (АТО) та багато чого іншого. І ось Міністерство економічного розвитку та торгівлі в середині грудня 2015 року відмінило дію 12 тис. 776 ГОСТів, що були розроблені ще за радянських часів, але були чинними. Це рішення пояснюється потребами в переході до Європейської моделі технічного регулювання, яке відкриває додаткові можливості для бізнесу, де розробляються товари, надаються послуги, знімаються будь-які заборони і обов'язковість виконання вимог ДСТУ, в тому числі під час будівництва автомобільних доріг [5]. Але, крім загальних вимог з боку системи державних стандартів, існує окрема система стандартів з безпеки праці в галузях виробництва (ССБП). Обов'язковість виконання цих нормативно-правових вимог закріплена законами України та іншими постановами Уряду.

У галузі автотранспорту діє два основних спеціалізованих нормативних акти: ДНАОП та ППБ (ат) у редакції відповідно 2012 та 2015 років. Але вимоги цих документів та їх виконання пов'язані з посиланнями на ті тисячі стандартів, що втратили свою чинність з 2016 року. Тобто перестала існувати гармонізована система, може і не дуже збалансована, але без протиріч та зайвих дуб-

лювань. А замість наявних галузевих вузько-профільних галузевих нормативних актів з охорони праці останніми роками з'явилась потреба в їх перезатвердженні з погіршенням змісту, структури та невідповідністю сучасному розвитку автотранспортних засобів.

Правила охорони праці на автомобільному транспорті (ДНАОП 0.00-1.28-97) [3] були змінені МНС у 2012 році [6] (наказ № 964 від 09.07.2012). Це вже треті зміни за останні сорок років, але чому МНС (зараз ДСНС України) відповідає за експлуатацію автотранспорту? Існує профільне міністерство, багато автомобілів є в МВС, МОЗ, в Міноборони нарешті; та чому наказ міністра МНС скасовує дію наказу Державного Комітету України (за рангом інстанція такого ж рівня).

Тепер розглянемо декілька зауважень, які виникли за змістом внесених змін за текстом документа. Загальний обсяг правил скорочений майже вдвічі (було 150 стор., зараз «Правила» містять 86 сторінок). При тому, що їх структуру практично не було змінено, варто визнати, що скорочені всі розділи, а деякі вимоги безпеки зникли з тексту зовсім (наприклад, обладнання вантажних АТЗ, причепів, напівпричепів; виконання робіт при ТО та ремонті; анульовані всі додатки; спрощені вимоги під час застосування шкідливих речовин – етилований бензин, антифриз, гальмівна рідина та багато іншого).

Не зовсім зрозумілим залишається і термінологічне питання: яким все-таки є обслуговування АТЗ – технічним чи профілактичним? Кожного разу під час перевидання «Правил» ці поняття теж змінюються. Для чого – не зрозуміло, бо по суті за змістом робіт вони технічні (не економічні, не будівельні, не юридичні), а за метою носять профілактичний характер. Тому назву взагалі можна об'єднати, але не змінювати щоразу та ще й з принциповою наполегливістю. Із «нового» додано параграф 10.3 (2 сторінки) щодо вимог під час виконання слюсарних робіт.

Можна погодитись зі скороченням вимог удвічі чи їх об'єднанням, узагальненням. Але хіба з цією метою перевидуються «Правила»? Де ті суттєві зміни в галузі, що вимагали переписування старої редакції, що сталося непередбачуваного? Усе залишилось на АТП старим: і технології, й верстати, і обладнання, і транспортні засоби тощо. Нема ніяких сучасних наробок, особливо це стосується конструкції АТЗ.

Зараз власник 4–5 маршруток – це вже АТП, але без майстерень, постів діагностування, складів мастила, палива, звичайних зон зберігання; ніхто не контролює правила виїзду, не дає дозволу на перевезення вантажів, роботу вантажо-підйомних машин (ПДМ), особливо під час перевезення небезпечних вантажів.

В експлуатації з'явилися вже гібридні автомобілі, електроавтомобілі, автобуси вже працюють без водія зовсім. Не зрозуміло, хто відповідає в цих випадках за безпеку руху: робот чи роботодавець або замовник послуги.

Конструкція автотранспортного засобу, його будова у сучасних умовах просто неможлива без електроніки, автоматики, систем навігації, відеореєстрації тощо. Це все негативно впливає на людей: працівників, ремонтників, тих, хто знаходиться поряд з транспортним засобом. Не згадуються в «Нових правилах» і дисплейно-моніторні прилади, системи гальмування, подачі палива, що є головним у забезпеченні рівня безпеки. Підрозділ 10.4 – «Перевірка технічного стану» має обсяг аж одну сторінку. Про які сучасні верстати можна мріяти, якщо АТП, СТО, АЗС розташовані у дворі приватного помешкання.

Правила пожежної безпеки (ППБ) для підприємств і організацій автомобільного транспорту України (НАПБ В.01.054-98/510) [9] були змінені у 2015 році тією ж службою ДСНС [8, 7], з таким же скороченням загального обсягу (більш ніж удвічі). Структура майже збережена, але немає в тексті нормативних посилань (а їх скасовано близько 13 тисяч найменувань), додатків, зразків всіляких форм журналів, нарядів, допусків, найбільш важливих нормативів і таке інше.

І знову зміна та плутанина в термінології: були «дорожні транспортні засоби» – стали «колісні транспортні засоби». А решта тексту ППБ залишилась без змін (правда, доданий п. 8.10 «Паяльні роботи»). Нема потреби переписувати без суттєвих змін те, що було зареєстровано у Мінюсти України за № 157/3450 тільки 11.03.1999 р.

Невже за 15–16 років у країні не з'явилося сучасних засобів протипожежного захисту, зв'язку, водопостачання та гасіння пожеж. Нема ніяких систем автоматичного пожежогасіння (а транспортний засіб згоряє за лічені хвилини); нема ніякої імплементації закор-

донного (європейського) досвіду, на технічні регламенти якої ми переходимо з 2016 року.

І знову п. IX «Вимоги пожежної безпеки щодо утримання територій, будівель, приміщень». Усього три сторінки, але для кого вони прописані – не зрозуміло. Це може бути і АТП, і гараж приватної особи, й інспектор ДСНС.

Дуже багато питань залишається без відповіді, і пов'язані вони із загальним реформуванням як транспортної галузі, так і системи нормативно-правового забезпечення (стандартизації), яка з часом перестане бути обов'язковою.

### Висновки

Загальні зміни, пов'язані з розвитком транспортної галузі, безумовно, потребують відповідних змін і у нормативному забезпеченні, особливо якщо вони стосуються безпеки життя та діяльності людини. Оновлення вимог мусить бути пов'язане з технічним прогресом, соціальною перебудовою та відповідальністю, зміною відповідних рівнів ризиків за професією, екологією довкілля, техногенною безпекою та інше. А просте переписування і скорочування безпідставно обсягів вимог не приносить нікому ніякої користі.

З наведеного вище ми можемо дійти висновків:

– видання у новій редакції основних нормативних «Правил безпеки» в галузі автотранспорту не є потрібним, своєчасним і суттєво корисним;

– чинне нормативне забезпечення безпечної праці не відповідає сучасному рівню розвитку галузі й окремих АТЗ, тому є дуже застарілим і некоректним;

– зміни треба проводити комплексно, всебічно по всій системі нормативних вимог, орієнтуючись на перспективу розвитку галузі, а не на її минуле.

Тому є нагальна потреба в реформуванні та системному впорядкуванні всієї нормативно-правової бази вимог до безпеки у загальнодержавному розумінні. Головна перспектива в цих напрямках діяльності – це СУОП як система автоматизованого управління охороною праці, що забезпечує середньосвітовий показник кількості травмованих, професійно хворих та загиблих на виробництві. А

транспортна галузь в Україні й до сих пір має високий рівень небезпечності праці та завдає суттєвих збитків підприємствам, знижує рівень працездатності робітників, їх умов праці та інші параметри комфортності життя.

### Література

1. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки України у 2014 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mns.gov.ua>.
2. Правила техніки безпеки для авторемонтних підприємств: НПАОП 63.21-1.04-78. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://normativ.ua>.
3. Правила охорони праці на автомобільному транспорті: НПАОП 0.00-1.62-12. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://normativ.ua>.
4. Правила охорони праці на автомобільному транспорті: ДНАОП 0.00-1.28-97. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://normativ.ua>.
5. Правила охорони праці під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг: НПАОП 63.21-1.01-09. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://normativ.ua>.
6. Правила охорони праці під час технічного обслуговування і ремонту дорожньої техніки: НПАОП 63.21-1.02-00. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://normativ.ua>.
7. Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України. Міністерство Інфраструктури України. Наказ 21.01.2015 № 11. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://normativ.ua>.
8. Правила пожежної безпеки в Україні. Міністерство внутрішніх справ України. Наказ 30.12.2014 № 1417. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://normativ.ua>.
9. Правила пожежної безпеки для підприємств та організацій автомобільного транспорту України: НАПБ В.01.054-98/510. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://normativ.ua>.

Рецензент: М.А. Подригало, професор, д.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 18 січня 2015 р.