

# **ВПЛИВ ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ НА ОРГАНІЗАЦІЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ**

*Катаранова О.О., радник з юридичних питань Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки»*

Позитивний імідж перевізника, який спонукає людей користуватися його послугами, формується за допомогою ціни послуги, якості транспортних засобів та водійського складу. Професія водія є необхідною для громадян, але і небезпечною. Зокрема, статистика розподілу причин ДТП свідчить, що через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху трапляється 20-30% ДТП, 10-15% ДТП – через технічні несправності автомобіля. Тоді як у 60-70% ДТП спричинено помилками водія. [4]

До причин ДТП з вини водія належить недотримання правил дорожнього руху; зниження працездатності водія внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів зовнішнього середовища, що викликають зміну самопочуття та сприйняття обставин руху (перебування водія у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння); застосування водієм прийомів руху, які породжують заноси автомобіля, перекидання, втрату керування або створюють можливість поломки механізмів, що може привести до небезпечних ситуацій та інше.

Таким чином, в основі більшості причин ДТП лежить особистий фактор – психофізіологічні особливості водія. У системі автомобіль-водій-дорога ланка водій є найважливішою і водночас – найуразливішою. Вивчення цієї ланки та підвищення її надійності варто розглядати як один з основних методів підвищення безпеки всієї системи. А ефективний підбір водійського персоналу допоможе суб'єктам господарювання заощадити кошти на витрати, пов'язані з ДТП за участю комерційного транспорту.

Надійність водія визначається його здатністю безпомилково керувати автомобілем за будь-яких дорожніх умов протягом усього часу водіння, що включає в себе придатність, підготовленість і працездатність водія.

Придатність особистості до конкретної трудової діяльності визначається шляхом аналізу найбільш значущих психофізіологічних особливостей людини для відповідної професії (рівень підготовки водіїв, вік, стать, фізичне та психічне здоров'я особи та її реакція на екстремальні ситуації тощо). Це є запорукою того, що необхідний обсяг робіт буде виконуватись безпечно і якісно. Оскільки часто швидкість реакції, кмітливість, воля, самовладання, рішучість та сміливість водія є вирішальними в аварійній ситуації.

Належна підготовка водія (рівень його професійних знань, умінь і навичок) дає змогу максимально використовувати технічні можливості автомобіля і безпомилково, з мінімальними затратами сил керувати ним, правильно оцінювати і своєчасно передбачати можливі зміни дорожньої обстановки та запобігати виникненню аварій, а також безпечно керувати автомобілем у складних погодних умовах, за високої інтенсивності руху тощо.

Висока працездатність (можливість виконувати роботу продуктивно і якісно) забезпечує професійну надійність водія, а її зниження провокує застосування небезпечних прийомів керування автомобілем і, як наслідок, ДТП.

Надійність водія залежить і від його моральних якостей, таких як дисциплінованість, почуття відповідальності, колективізм. Факторами впливу на процес керування автомобілем та манеру поведінки водія також є концентрація уваги, передбачливість, впевненість та емоційність. При сучасній інтенсивності руху водію потрібна постійна зібраність та велика витримка, щоб він не відволікався та не дратувався через перешкоди на дорозі. [5, С. 23 – 24]

Але досліджувати вплив людського фактору на безпеку перевезень проблематично через абстрактність індивідуальних рис людини, своєрідність взаємозв'язків між ними у конкретній ситуації, важкість вивчення механізмів сприйняття та переробки водієм інформації про дорожню обстановку, установлення впливу на продуктивність його діяльності у дорожніх умовах.

Щоб уникнути ДТП за участю комерційного транспорту, варто проводити профілактичні роботи для усунення причин помилок та прорахунків водіїв. До числа типових помилок водія належать: недостатні знання, зневажливе ставлення до виконання наказів щодо безпеки руху, порушення правил та інструкцій; неуважність, неправильне сприйняття і тлумачення окремих дорожніх знаків, відволікання, стомлюваність та порушення режиму праці та відпочинку, розгубленість або сильний розлад; брак необхідного інструменту, приладів, устаткування, матеріалів чи їх невміле використання; відсутність нормальних умов праці; самовпевненість; шкідливі звички тощо. Боротьба з причинами дозволить оминати наслідок – ДТП.

Серед причин аварій на увагу заслуговує вживання алкоголю та наркотичних засобів за кермом, бо навіть незначна доза алкоголю приводить до серйозних змін в організмі людини (зменшення точності сприйняття, погіршення динамічного окоміру, зниження рівня уваги та збільшення часу реакції). У більшості держав законодавчо встановлено сувора відповідальність за ці порушення та проводяться заходи щодо зменшення кількості їх випадків. Наприклад, в Ізраїлі нещодавно збільшено покарання за ці правопорушення та розпочато реалізацію пілотного проекту з використанням принципово нового обладнання, за допомогою якого перевірки на наркотики можна здійснювати дуже просто і в будь-який момент за участю поліції. Здійснення цього проекту відбувається у двох площинах: посиленого контролю за дотриманням законів за допомогою сучасної технології тестування на наркотики, а також пропаганди. То ж доречно розглянути можливість застосування прогресивного міжнародного досвіду на державному рівні та на рівні окремого підприємства.

Системне дослідження психофізіологічних якостей водія є запорукою зменшення аварійності на автошляхах України. У цьому аспекті цікавим є те, що визначення психофізіологічних якостей для водіїв-професіоналів вимагається у Чехії, Словаччині, Туреччині, Германії, Австрії тощо. В Іспанії медико-психологічний тест повинні проходити всі непрофесійні водії кожні 10 років у віці до 45, кожні 5 років - між 46 і 70, і кожні 2 роки після 70-річчя.

Цікаве вирішення проблеми підвищення надійності водійської діяльності за допомогою психофізіологічного тестування у Польщі, де обов'язковою умовою отримання водійського посвідчення (крім категорій АМ, А1, А2, А, В1, В, В + Е або Т) є відсутність психологічних протипоказань для управління авто. Усі водії-професіонали зобов'язані пройти психологічне та психофізіологічне обстеження з метою визначення наявності або відсутності психологічних протипоказань до керування автомобілем. Професійні водії проходять таке обстеження кожні п'ять років до 60-літнього віку, після – кожні 30 місяців.

В Україні передумови для впровадження технологій психофізіологічного тестування не лише водіїв, а й інших працівників, які залучаються до виконання робіт підвищеної небезпеки, існують уже більше 20 років. Так, пунктом 9 Переліку робіт, де є потреби у професійному доборі, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я та Державним комітетом України по нагляду за охороною праці від 23.09.1994 року № 263/121, роботи, пов'язані з управлінням наземним, підземним, повітряним та водним транспортом, віднесено до таких, що вимагають професійного добору. Психофізіологічними показниками такого добору для водіїв є сенсомоторна реакція, реакція на об'єкт, що рухається, увага та її швидке переключення, пам'ять, емоційна стійкість, стійкість до стресів та монотонності, орієнтація у просторі та здатність приймати рішення в екстремальних умовах. [3]

У свою чергу згідно з ч. 3 ст. 5 Закону України «Про охорону праці» до виконання робіт підвищеної небезпеки та тих, що потребують професійного добору, допускаються особи за наявності висновку психофізіологічної експертизи. [1] Але саме поняття психофізіологічної експертизи водія на законодавчому рівні не регламентоване. Хоча п. 20 Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 року № 140-р, передбачено у 2012 – 2013 роках опрацювання за участю громадських та профспілкових організацій питання щодо запровадження заходів з проведення обов'язкового психофізіологічного

обстеження водіїв, що здійснюють комерційні перевезення пасажирів і вантажів. [2] Утім цей етап досі не виконано. Враховуючи специфіку професійної діяльності водія, відсутність правової регламентації процедури проведення психофізіологічної експертизи водія є серйозною прогалиною, яку слід усунути найближчим часом.

**Висновки.** Задля підвищення рівня безпеки на транспорті необхідні активні дії як перевізників, так і державних органів (у сфері нормотворення та контролю) щодо мінімізації негативного впливу людського фактору на транспортну безпеку та процес перевезення пасажирів та вантажу. Потрібно сформуванати та законодавчо регламентувати систему психофізіологічної експертизи водія, ефективно здійснювати медичні огляди та навчання водіїв перевізниками для запобігання помилок при управлінні транспортним засобом, а також спільними зусиллями сприяти підвищенню правової культури водія та пропаганді заборони вживання ним алкогольних та наркотичних засобів.

### Література

1. Закон України «Про охорону праці» // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 49. – Ст. 668.
2. План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: розпорядження Кабінету Міністрів України № 140-р від 21.03.2012 р. // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 85.
3. Перелік робіт, де є потреби у професійному доборі: наказ Міністерства охорони здоров'я та Державного комітету України по нагляду за охороною праці від 23.09.1994 р. № 263/121 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0018-95>
4. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>
5. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху: Навч. посібник – К.: ВІКНУ, 2011 – 368 с.