



**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ**



ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 3 місяці 2024 року

Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті



2024 рік



Вступ

Протягом 3 місяців 2024 року Державною службою України з безпеки на транспорті забезпечувалася реалізація державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному (трамвай, тролейбус), залізничному транспорті.

Незважаючи на вжиття з боку Укртрансбезпеки системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на наземному транспорті та проведення роботи із попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

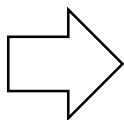
Провідне місце в запобіганні аварійним ситуаціям і мінімізації ризиків на залізничному транспорті належить саме правовим заходам, що створюють своєрідне правове середовище функціонування та взаємодії всіх компонентів комплексу складної системи залізничного транспорту «людина – рухомий склад залізничного транспорту – шляхи сполучення – навколишнє природне середовище». Аварійність на залізничному транспорті – це якісний показник стану забезпечення безпеки учасників залізничного руху, рухомого складу, вантажів, шляхів сполучення та їх нормального функціонування, який характеризується сукупністю всіх аварій і нещасних випадків за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних і відносних значеннях).

Отже, своєчасно визначити суб'єктивні та об'єктивні фактори, які детермінують аварійність, розробити (на підставі висновків технічних розслідувань) необхідні організаційно-правові заходи й забезпечити їх виконання – означає суттєво знизити ступінь ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень; запобігти псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний.

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

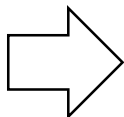
НАЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ТА ФУНКЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ



Оперативне реагування та облік транспортних подій на наземному транспорті

Наказом Державної служби України з безпеки на транспорті від 27 січня 2023 року № 59 «Про оперативні заходи реагування на дорожньо-транспортні пригоди, катастрофи, аварії та події на автомобільному, міському електричному (трамвай, тролейбус) та залізничному транспорті» передбачено оперативний виїзд державних службовців та працівників відповідного територіального органу Укртрансбезпеки на місце виникнення ДТП/настання Події.



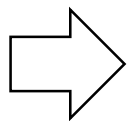
Аналіз стану аварійності, визначення проблемних напрямків, розроблення та впровадження профілактичних заходів зниження аварійності на наземному транспорті

Порядком ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус), затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 20 квітня 2017 року № 151, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 17 травня 2017 року за № 631/30499, визначена процедура ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному транспорті загального користування та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) Укртрансбезпекою.

Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, розроблено у відповідності до норм і стандартів визначених Директивою 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві встановлено класифікацію транспортних подій.

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

НАЗЕМНИЙ ТРАНСПОРТ



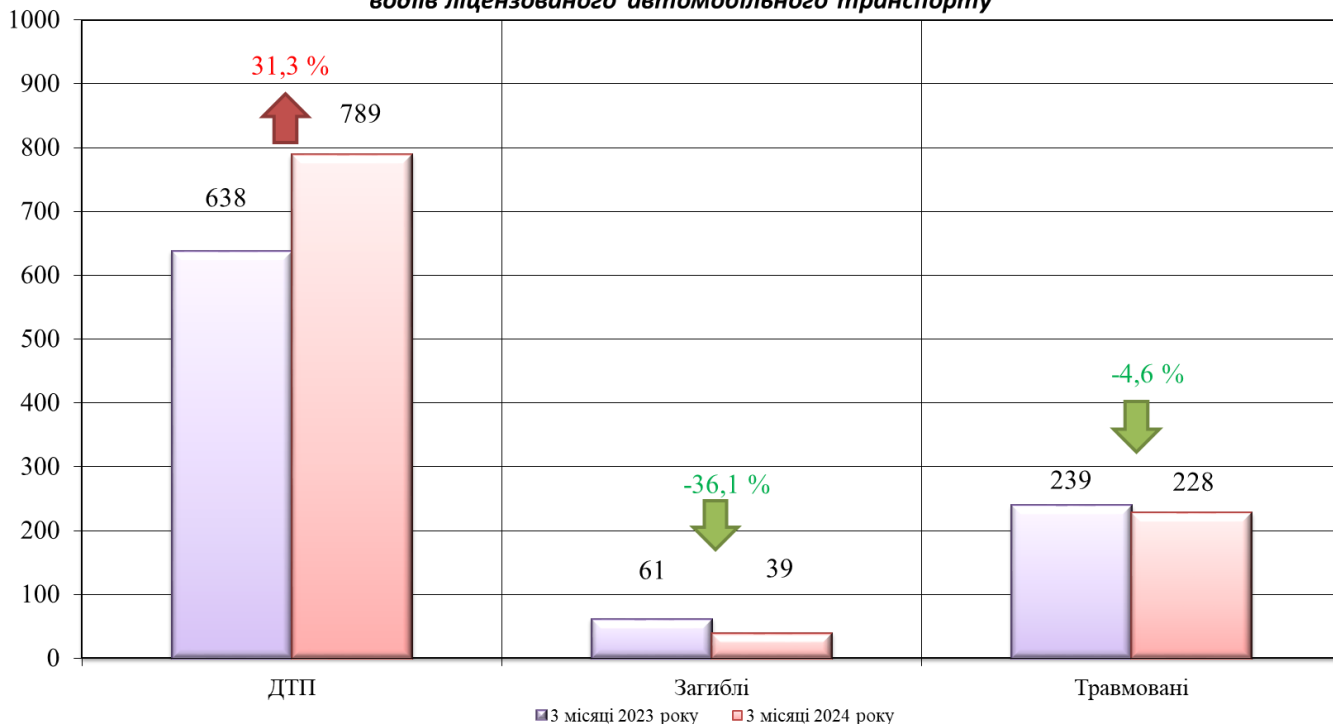
Технічне розслідування обставин і причин катастроф, аварій, подій на наземному транспорті та розробка рекомендацій щодо недопущення таких випадків у майбутньому

Порядком технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 23 червня 2015 року № 231, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 року за № 818/27263 та Порядком технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 року № 433, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 року за № 1185/32637, встановлено процедуру проведення технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті, підвищення якості функціонування системи безпеки руху та запобігання випадкам травматизму на наземному транспорті шляхом встановлення технічних і організаційних причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій, розроблення профілактичних заходів, рекомендацій з безпеки.



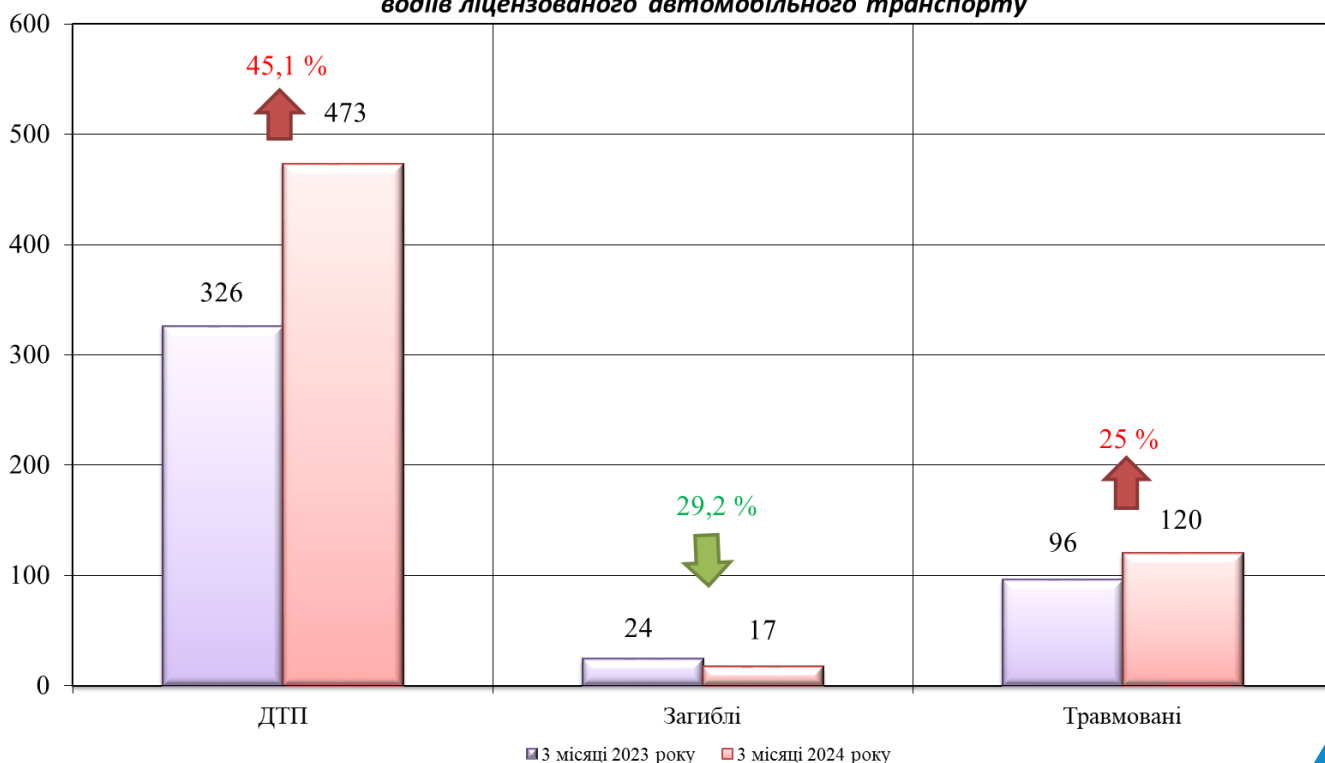
Стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування

Порівняння загальної кількості дорожньо-транспортних пригод за участю водіїв ліцензованого автомобільного транспорту



Згідно статистичних даних протягом 3 місяців 2024 року на автошляхах України сталося 789 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, який надає послуги з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в яких 39 осіб загинули та 228 осіб отримали травми.

Порівняння загальної кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту





Порівнюючи абсолютні показники аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті видно, що за 3 місяці 2024 року кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників збільшилась, у порівнянні з відповідним періодом 2023 року, на 31,3 % (з 638 до 789 ДТП). При цьому, спостерігається зменшення тяжкості наслідків від ДТП, кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 36,1 % (з 61 до 39 осіб). Так, з 39 осіб, які загинули в результаті настання ДТП, 17 осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв ліцензованого транспорту. Кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 4,6 % (з 239 до 228 осіб).

Із зазначеної кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталось 473 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 17 осіб загинули, а 120 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2023 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту допущено 326 дорожньо-транспортних пригод, в яких 24 особи загинули та 96 осіб отримали травми.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	2023 рік	2024 рік	
ДТП	326	473	45,1%
у тому числі з вини водіїв автобусів	173	158	-8,7%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	150	311	107,3%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	3	4	33,3%
Загинуло осіб	24	17	-29,2%
у тому числі з вини водіїв автобусів	14	4	-71,4%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	5	13	160,0%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	5	0	-100,0%
Травмовано осіб	96	120	25,0%
у тому числі з вини водіїв автобусів	74	90	21,6%
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів	20	28	40,0%
у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів (таксі)	2	2	0,0%



Таким чином рівень аварійності з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту збільшився на **45,1 %**, кількість загиблих у ДТП осіб зменшилась на **29,2 %**, кількість травмованих збільшилась на **25 %**.

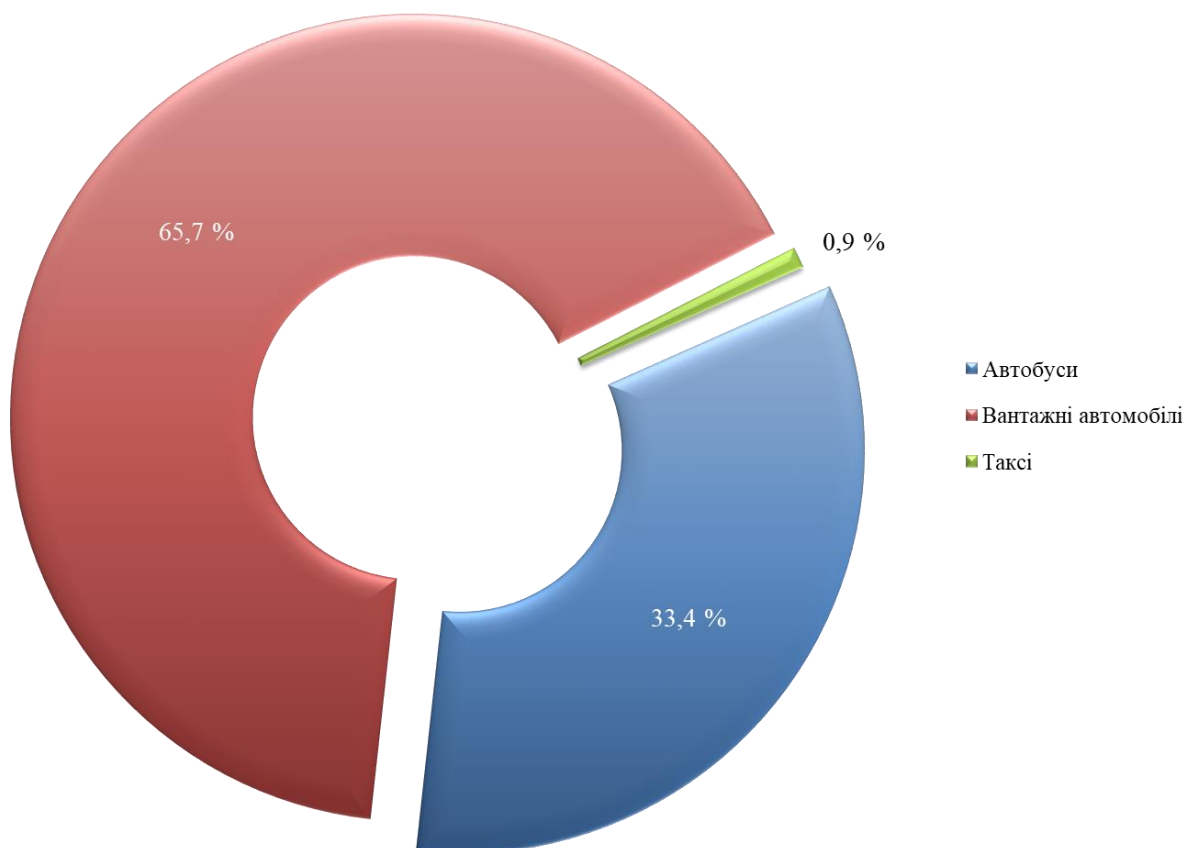
З вини водіїв **автобусів** за 3 місяці 2024 року сталось **158** дорожньо-транспортних пригод, в яких **4** особи загинули та **90** осіб отримали травми. За 3 місяці 2023 року сталось 173 дорожньо-транспортні пригоди, у яких 14 осіб загинули та 74 особи отримали травми.

З вини водіїв **вантажних** автомобілів за 3 місяці 2024 року сталось **311** дорожньо-транспортних пригод, в яких **13** осіб загинули та **28** осіб отримали травми. За 3 місяці 2023 року сталося 150 дорожньо-транспортних пригод, в яких 5 осіб загинули та 20 осіб отримали травми.

З вини водіїв **легкових автомобілів (таксі)** за 3 місяці 2024 року сталося **4** дорожньо-транспортні пригоди, в яких жодної особи не загинуло та **2** особи отримали травми. За 3 місяці 2023 року сталось 3 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 5 осіб загинули, а 2 особи отримали травми.

Також за 3 місяці 2024 року сталася **1 пожежа** на автомобільному транспорті загального користування.

Відсоткове співвідношення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв автобусів/вантажних автомобілів/таксі





ДСБТ
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**АВТОМОБІЛЬНИЙ
ТРАНСПОРТ**

Резонансні ДТП з тяжкими наслідками



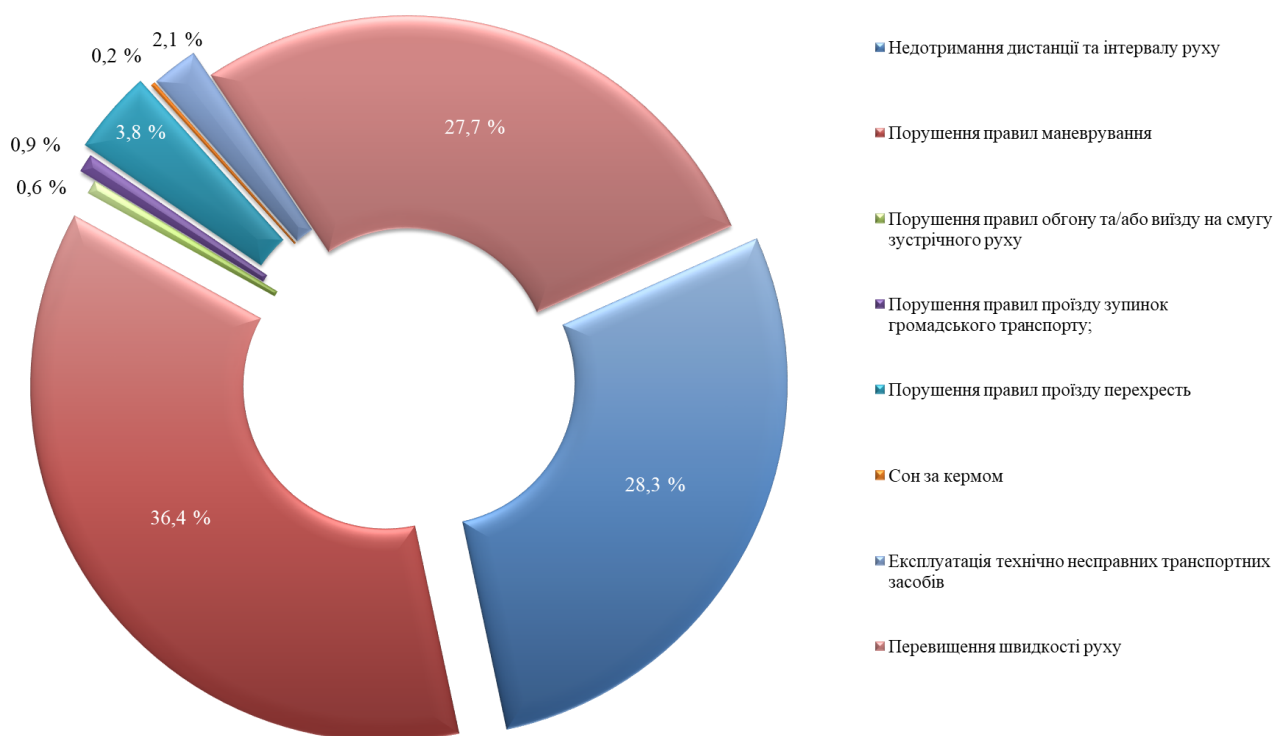
ДТП, що сталася 12 березня 2024 року на 43 км + 500 м автодороги М-10 «Львів - Краковець» с. Прилбичі Львівської області, за участю автобуса ЧАЗ А079.32 (перевізник ТзОВ «Львівське АТП-14631»), внаслідок якої 15 осіб отримали травми.



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

- порушення правил маневрування (36,4 %);
- недотримання дистанції та інтервалу руху (28,3 %);
- перевищення швидкості руху (27,7 %);
- порушення правил проїзду перехресть (3,8 %);
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів (2,1 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (0,9 %);
- порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (0,6 %);
- сон за кермом (0,2 %).

Класифікація ДТП за 3 місяців 2024 року за передумовами їх виникнення з вини водіїв автомобільного транспорту





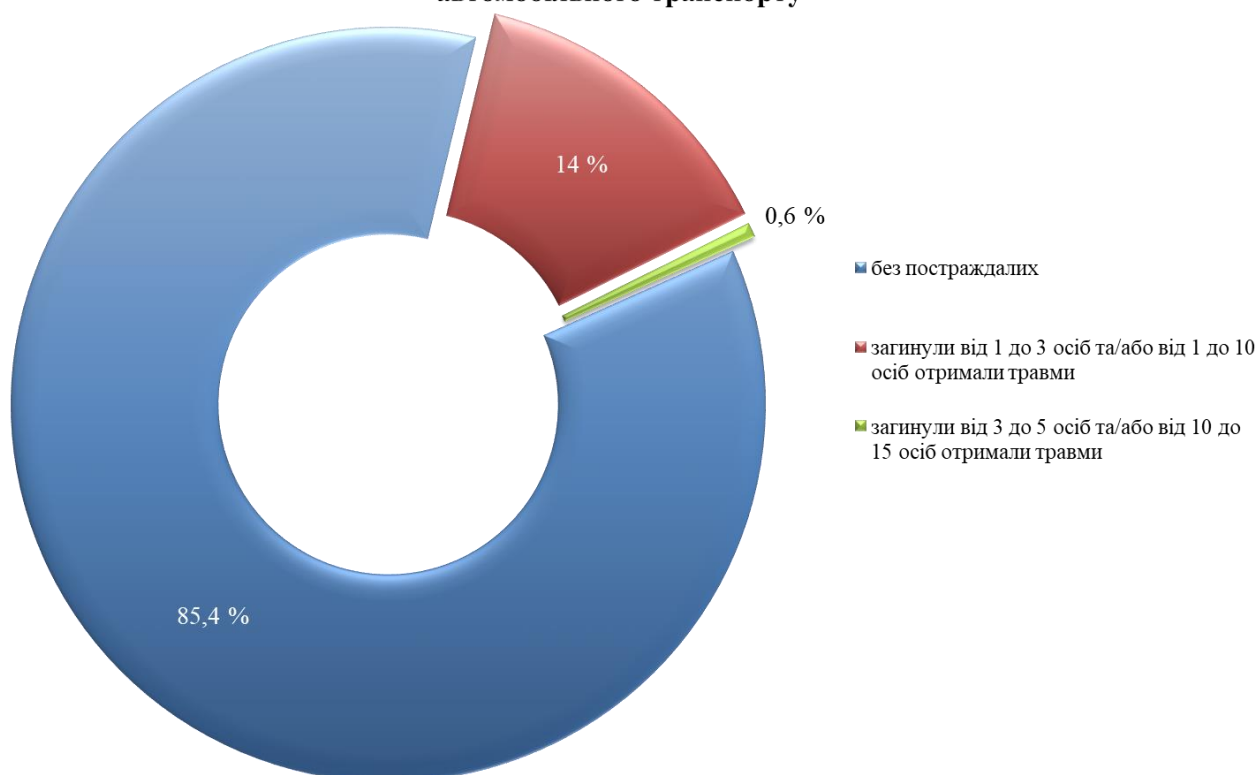
ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

За результатами проведеного аналізу встановлено, що 85,4 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;
у 14 % ДТП загинуло від 1 до 3 осіб та/або від 1 до 10 осіб отримали травми;
у 0,6 % ДТП загинули від 3 до 5 осіб та/або від 10 до 15 осіб отримали травми.

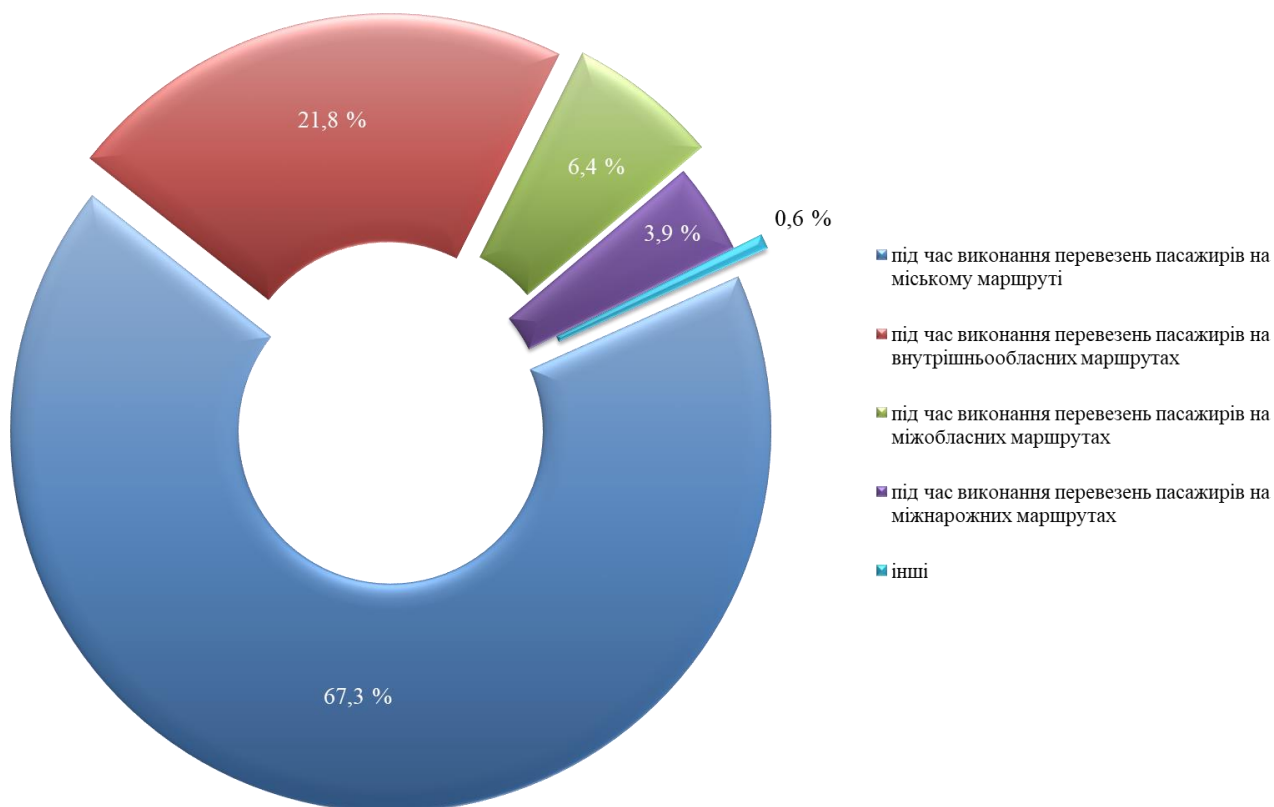
**Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за їх наслідками з вини водіїв
автомобільного транспорту**





Аналіз ДТП, які сталися на маршрутах руху автомобільного транспорту загального користування свідчить, що більшість всіх ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міському маршруті, де зафіксовано 67,3 % ДТП, які сталися з вини водіїв автомобільного транспорту; 21,8 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на внутрішньообласних маршрутах; 6,4 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міжобласних маршрутах; 3,9 % ДТП сталися під час виконання перевезень пасажирів на міжнародних маршрутах; 0,6 % ДТП сталися під час виконання інших видів перевезень пасажирів (нерегулярні та спеціальні перевезення).

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за маршрутами руху транспортних засобів





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

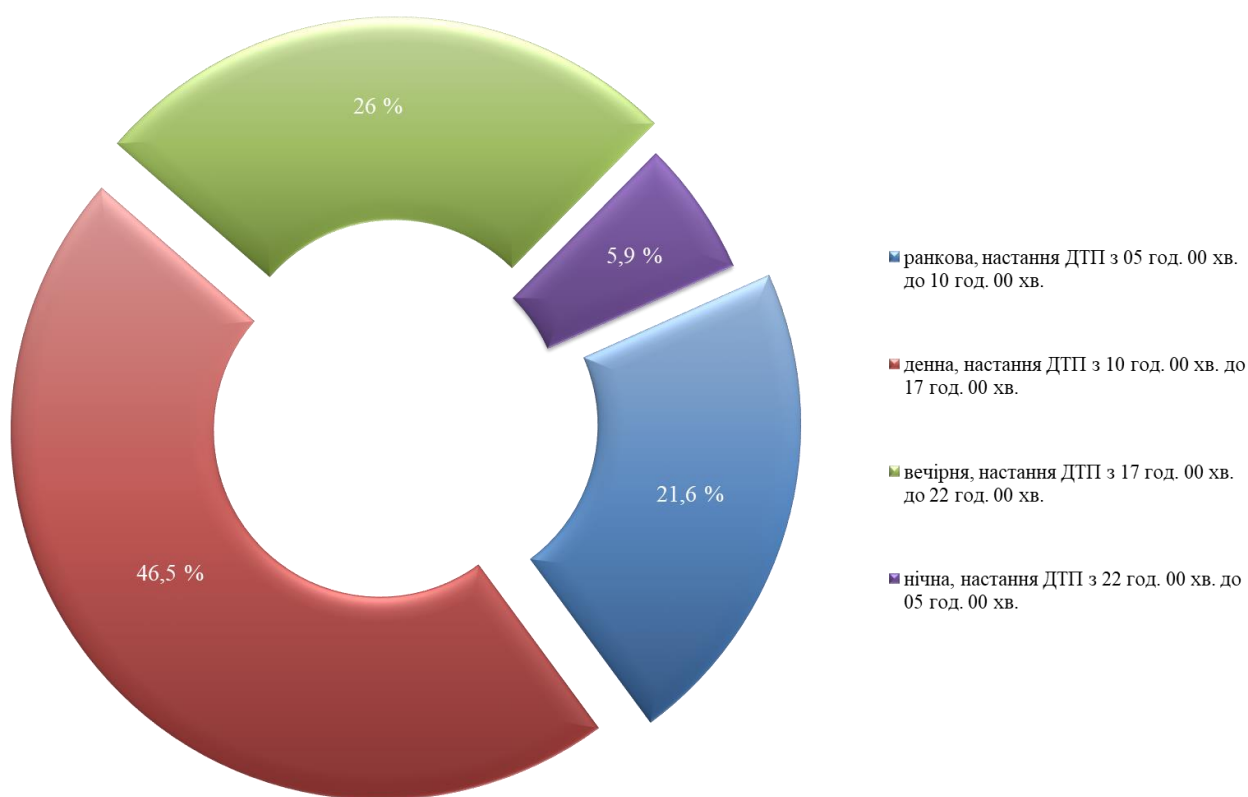
Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 46,5 %;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталось 26 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталось 21,6 % ДТП;

у нічний час з 22 год. 00 хв. вечора до 05 год. 00 хв. ранку зафіксовано 5,9 % випадків ДТП.

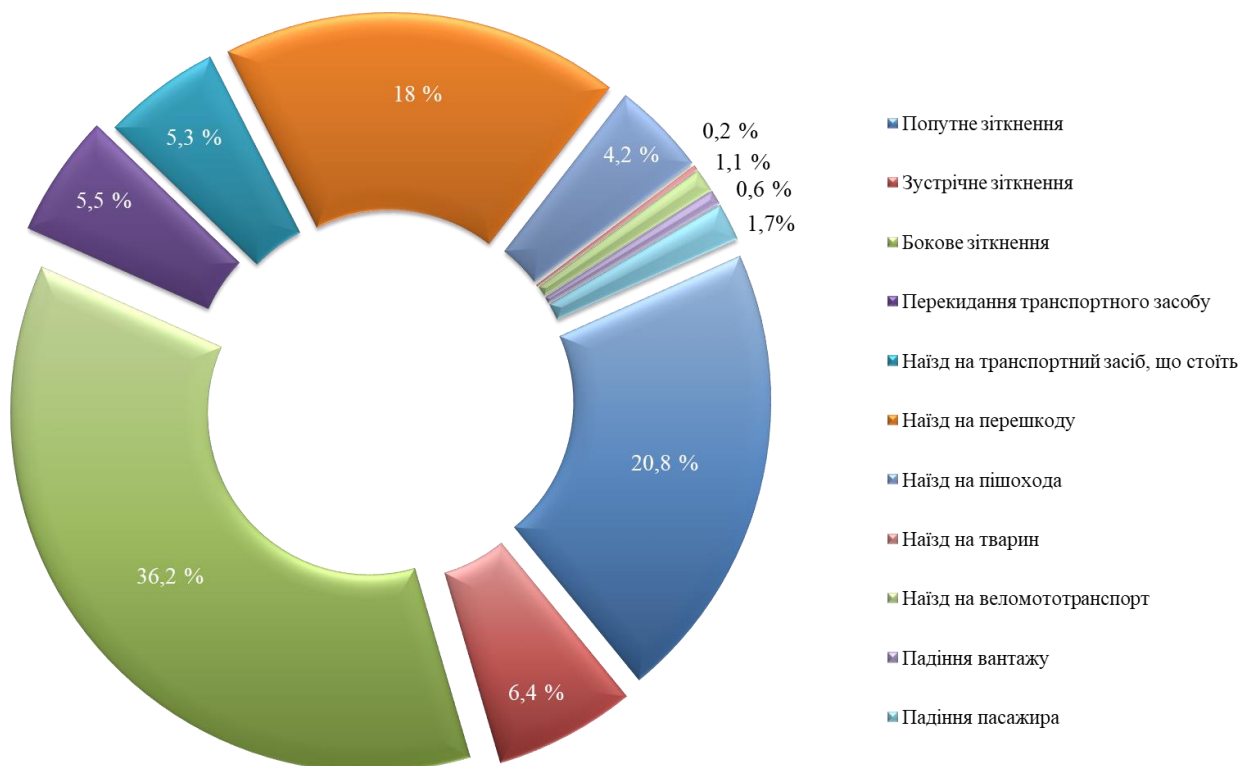
Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за порою доби, з вини водіїв автомобільного транспорту





Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП – 36,2 % становлять бокові зіткнення;
20,8 % ДТП сталися в результаті попутного зіткнення;
18 % ДТП сталися в результаті наїзду на перешкоду (огорожі, бордюри, дерева та інші нерухомі предмети);
6,4 % ДТП сталися в результаті зустрічного зіткнення;
у 5,5 % ДТП зафіксовано перекидання автотранспортних засобів;
у 5,3 % ДТП зафіксований наїзд на транспортний засіб, що стоїть;
4,2 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;
у 1,7 % ДТП зафіксовані падіння пасажирів;
1,1 % ДТП становлять наїзди на велосипедотransпорт;
0,6 % ДТП становлять падіння вантажу;
0,2 % ДТП становлять наїзди на тварин.

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за видами події з вини водіїв автомобільного транспорту





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз аварійності проведений за видами загиблих учасників дорожнього руху з вини водіїв автомобільних перевізників показав, що найбільш загинуло, водії вантажних автомобілів – 7 осіб;

3 особи – водії легкових автомобілів;

2 особи – пішоходи;

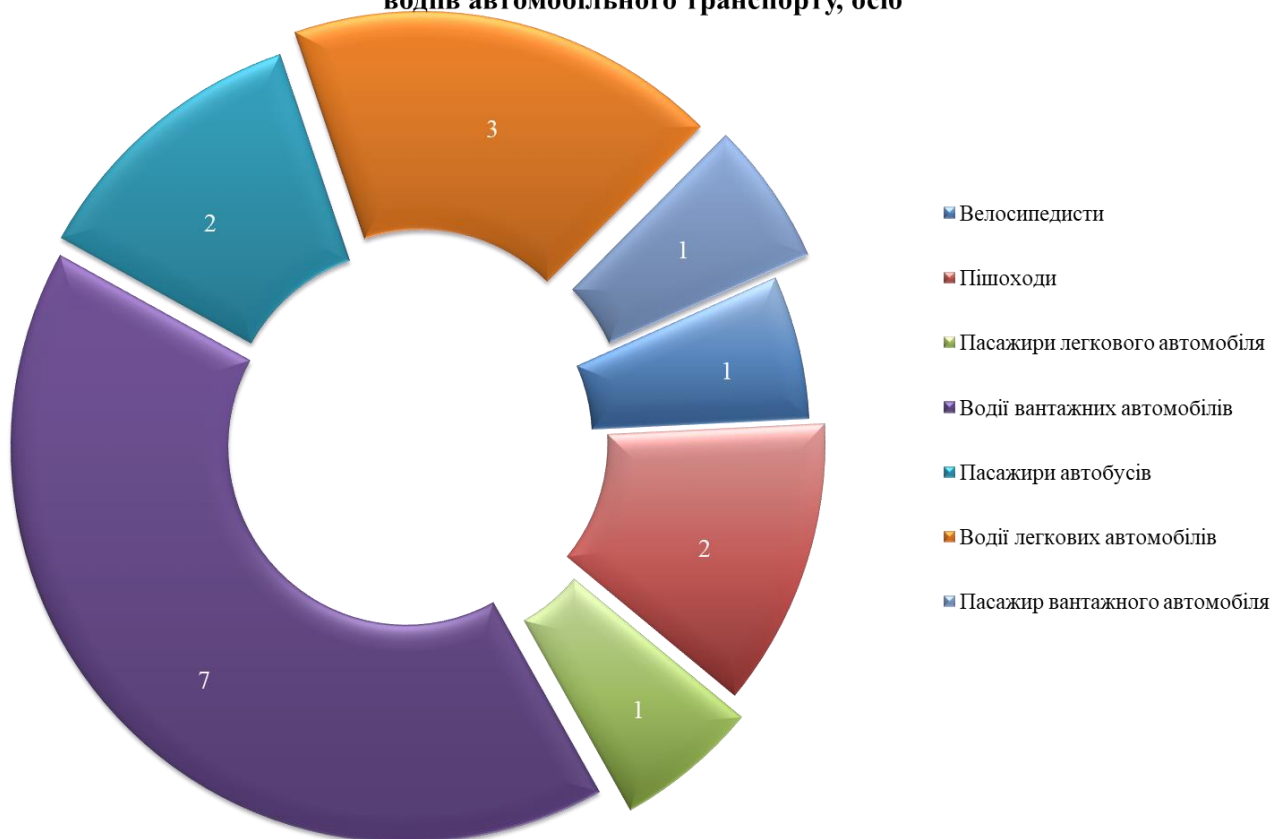
2 особи – пасажирів автобусів;

1 особа – велосипедист;

1 особа – пасажир легкового автомобіля;

1 особа – пасажир вантажного автомобіля.

Кількість загиблих учасників дорожнього руху за 3 місяці 2024 року в вини водіїв автомобільного транспорту, осіб





Аналіз аварійності проведений за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільних перевізників показав, що 50,9 % ДТП трапляються з колісними транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 10 до 20 років;

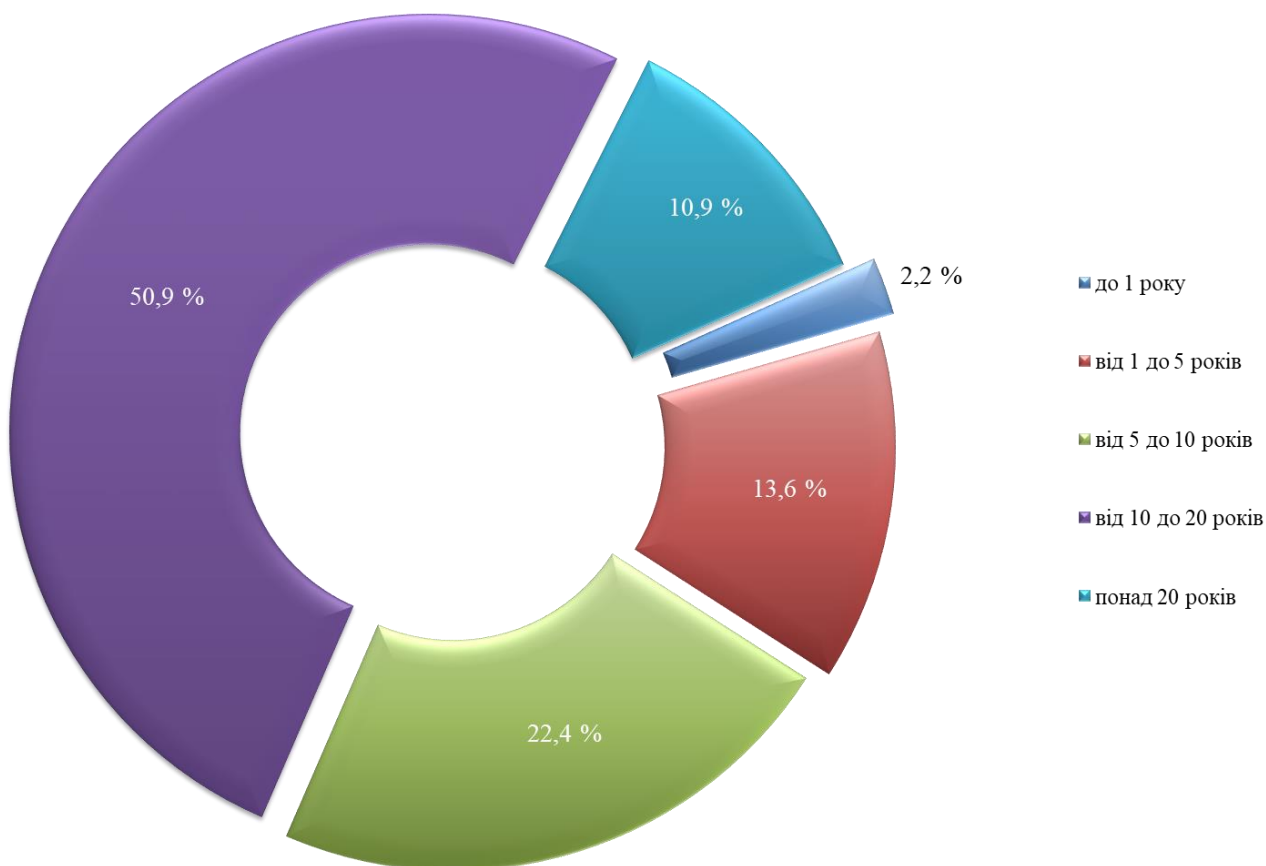
22,4 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 5 до 10 років;

13,6 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить від 1 до 5 років;

10,9 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить понад 20 років;

2,2 % ДТП сталися з транспортними засобами, період експлуатації яких становить до 1 року.

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за періодом експлуатації транспортних засобів з вини водіїв автомобільного транспорту



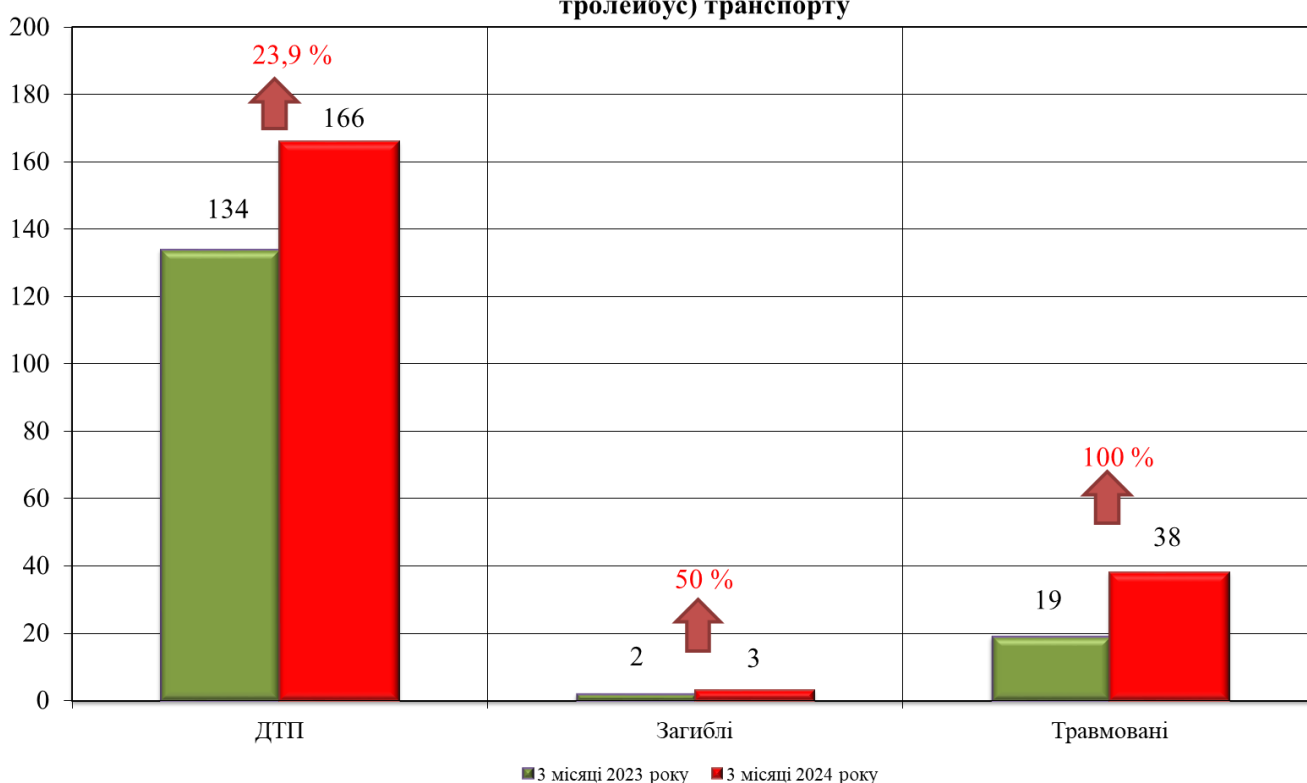


Стан аварійності на міському електричному транспорті

Згідно зі статистичними даними протягом 3 місяців 2024 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту сталася 166 ДТП, в яких 3 особи загинули та 38 отримали травми.

За 3 місяці 2023 року на цьому виді транспорту сталася 134 ДТП за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту, в яких 2 особи загинули та 19 осіб отримали травми.

Показники аварійності за участю водіїв міського електричного (трамвай, тролейбус) транспорту



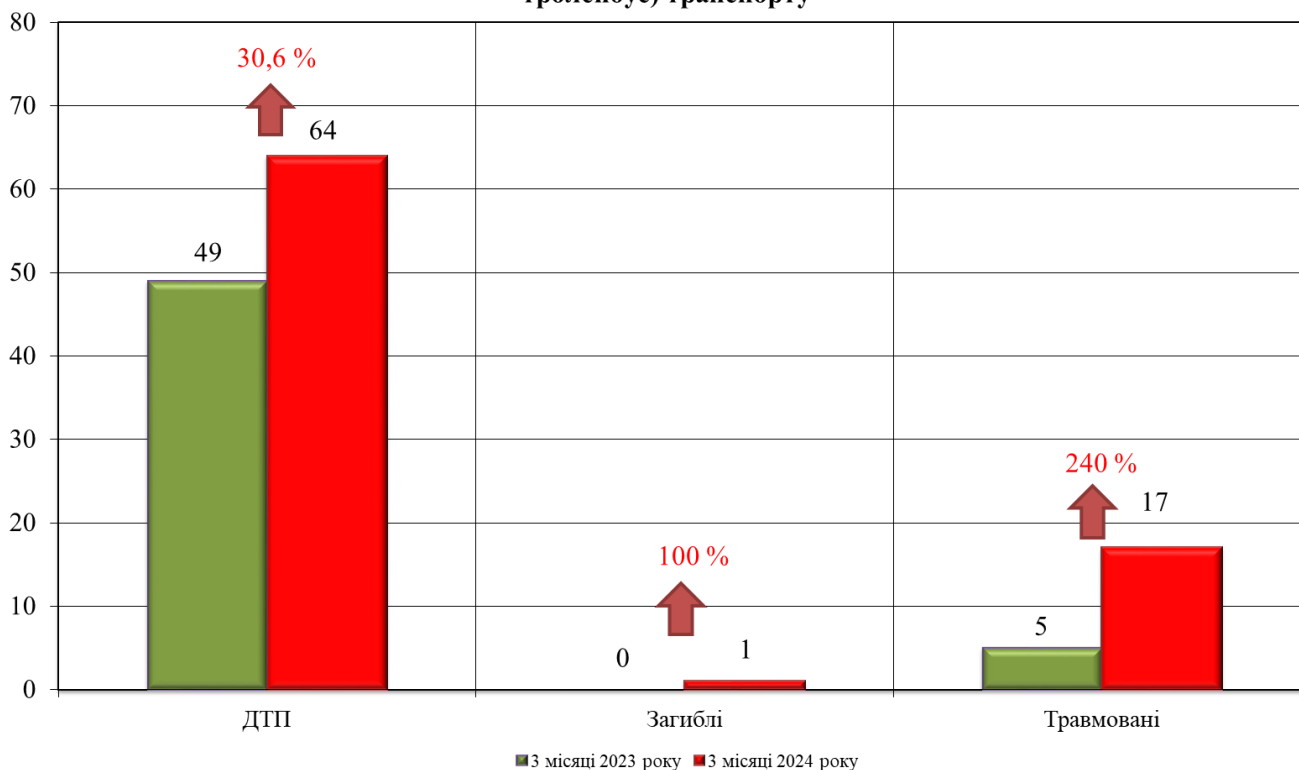
Тобто, порівнюючи абсолютні показники аварійності на міському електричному транспорті видно, що за 3 місяці 2024 року кількість ДТП за участю транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту збільшилась на 23,9 % у порівнянні з відповідним періодом 2023 року, кількість загиблих осіб збільшилась на 50 %, також збільшилась на 100 % кількість травмованих осіб.

При цьому, за 3 місяці 2024 року з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту сталася 64 ДТП, в яких 1 особа загинула та 17 осіб отримали травми, тоді як за 3 місяці 2023 року з вини таких водіїв сталася 49 ДТП, в яких жодної особи не загинуло та 5 осіб отримали травми.



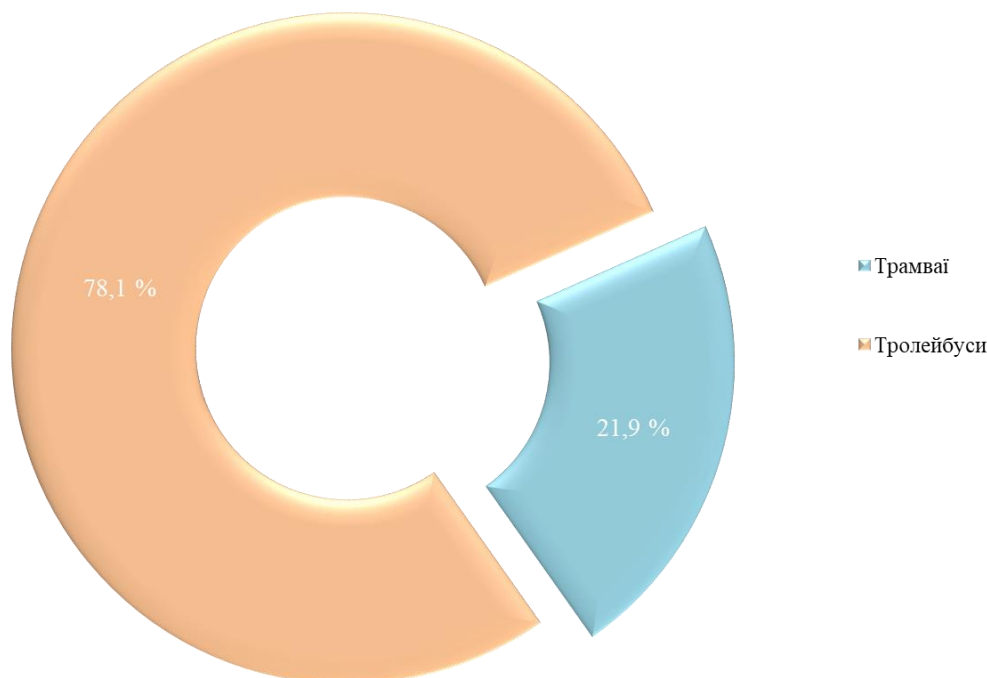
Стан аварійності на міському електричному транспорті

Показники аварійності з вини водіїв міського електричного (трамвай, тролейбус) транспорту



Отже, порівнюючи ці показники аварійності, можна сказати, що протягом 3 місяців 2024 року з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту кількість ДТП збільшилась на 30,6 %, кількість загиблих осіб в результаті цих ДТП збільшилась на 100 %, та кількість травмованих осіб збільшилась на 240 %.

Відсоткове співвідношення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв трамваїв/тролейбусів





Якщо розподілити всі транспортні засоби міського електричного транспорту за видами, то з вини водіїв **тролейбусів** за 3 місяці 2024 року допущено **50** ДТП, що на 35,1 % більше від кількості ДТП, допущених водіями троллейбусів за 3 місяці 2023 року. У цих ДТП кількість загиблих збільшилась на 100 % та отримали травми 11 осіб, проти 5 осіб, що на 120 % більше ніж у відповідному періоді 2023 року.

При цьому, з вини водіїв **трамвайних вагонів** за 3 місяці 2024 року допущено **14** ДТП, що на 16,7 % більше від кількості ДТП, допущених водіями трамвайних вагонів у відповідному періоді 2023 року. У цих ДТП жодної особи не загинуло та отримали травми 6 осіб проти 1 травмованої у відповідному періоді 2023 року.

Також за 2023 рік на рухомому складі міського електричного транспорту сталася **1 пожежа**.

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	2023 рік	2024 рік	
ДТП	49	64	30,6%
у тому числі з вини водіїв троллейбусів	37	50	35,1%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	12	14	16,7%
Загинуло осіб	0	1	100%
у тому числі з вини водіїв троллейбусів	0	1	100%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	0	0	0,0%
Травмовано осіб	5	17	240%
у тому числі з вини водіїв троллейбусів	4	11	175%
у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів	1	6	500%



ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП на міському електричному транспорті – 37,5 % зафіксовані бокові зіткнення транспортних засобів;

у 26,6 % ДТП становлять попутні зіткнення;

9,4 % ДТП становлять зустрічні зіткнення транспортних засобів;

у 6,3 % ДТП зафіксовані наїзди на транспортний засіб, що стоїть;

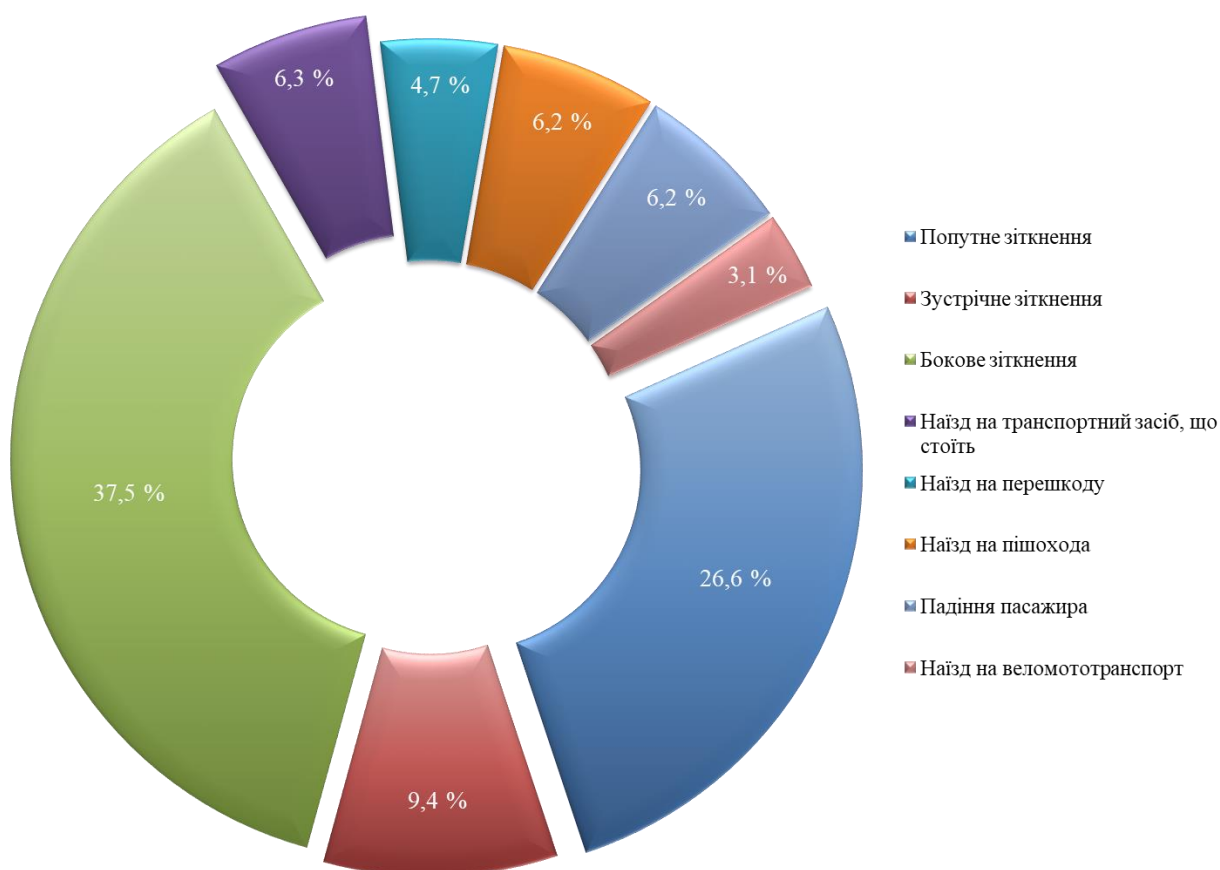
6,2 % ДТП становлять наїзди на пішоходів;

6,2 % ДТП становлять падіння пасажирів;

4,7 % ДТП становлять наїзди на перешкоду;

3,1 % ДТП становлять наїзди на веломототранспорт.

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за видами події з вини водіїв міського електричного транспорту





ДСБТ

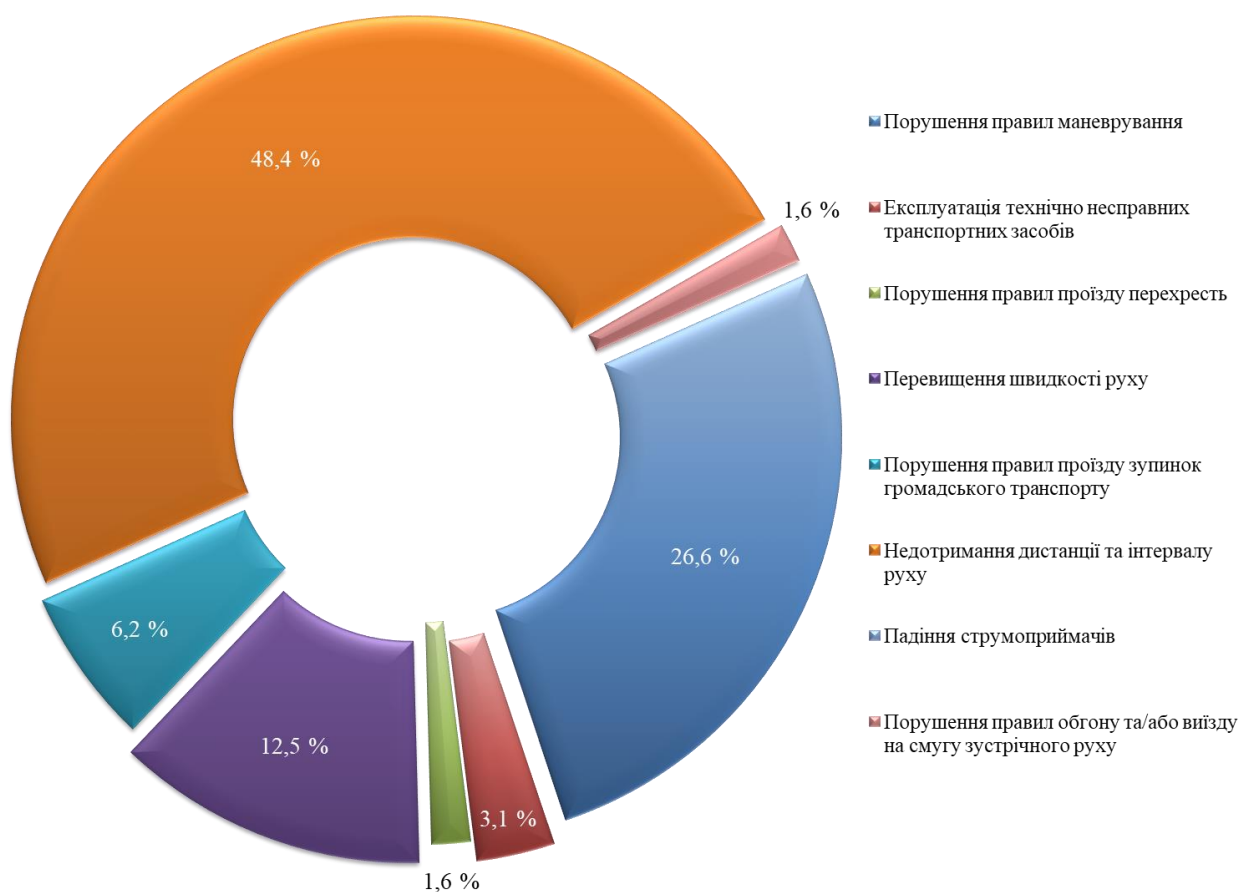
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

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

- недотримання дистанції та інтервалу руху (48,4 %);
- порушення правил маневрування (26,6 %);
- перевищення швидкості руху (12,5 %);
- порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту (6,2 %);
- експлуатація технічно несправних транспортних засобів (3,1 %);
- порушення правил проїзду перехресть (1,6 %);
- порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху (1,6 %).

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за передумовами їх виникнення з вини водіїв міського електричного транспорту



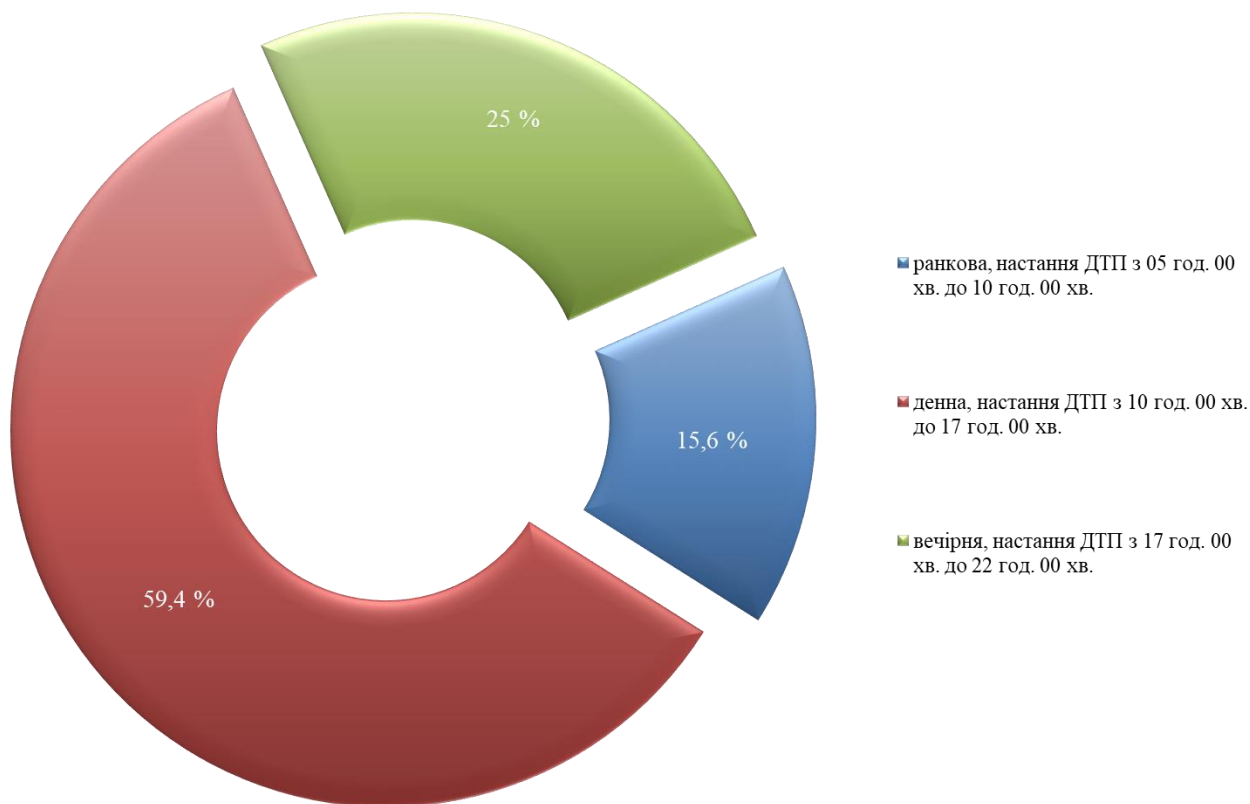


Залежно від пори доби, найбільша кількість ДТП сталася в денну пору доби, з 10 год. 00 хв. до 17 год. 00 хв., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 59,4 % ДТП;

у вечірню пору доби з 17 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв. сталася 25 % ДТП;

у ранкову пору доби з 05 год. 00 хв. до 10 год. 00 хв. сталася 15,6 % ДТП.

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за порою доби, з вини водіїв міського електричного транспорту





ДСБТ

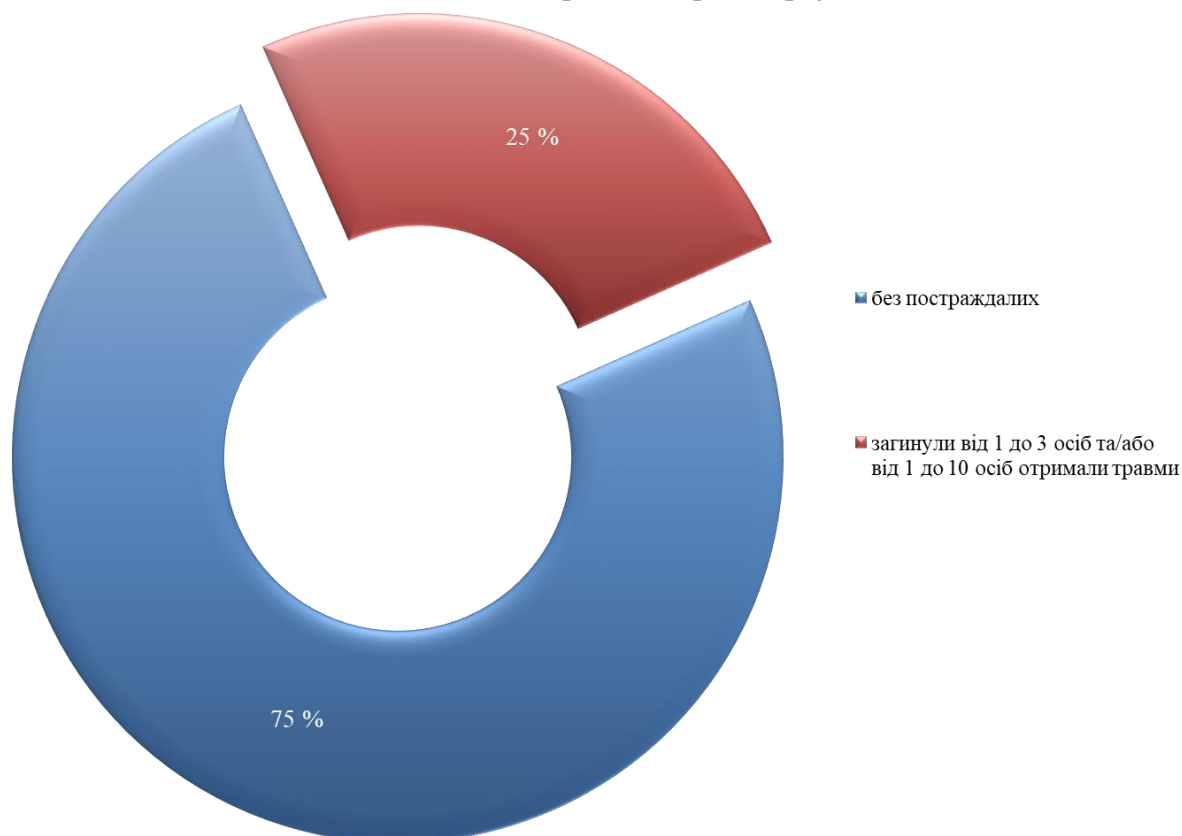
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

За результатами проведеного аналізу було встановлено, що 75 % складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

в 25 % ДТП загинуло від 1 до 3 осіб та/або від 1 до 10 осіб отримали травми.

Класифікація ДТП за 3 місяці 2024 року за їх наслідками з вини водіїв міського електричного транспорту





Технічні розслідування катастроф, аварій та подій на автомобільному, міському електричному транспорті

У відповідності до Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 23 червня 2015 року № 231, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 року за № 818/27263, у період з 01 січня по 31 березня 2024 року центральним апаратом Укртрансбезпеки забезпечено проведення 1 технічного розслідування дорожньо-транспортної пригоди державного рівня з тяжкими наслідками на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті та організовано проведення територіальними органами Укртрансбезпеки 143 технічні розслідування дорожньо-транспортних пригод регіонального та місцевого рівня на автомобільному та міському електричному транспорті.

Проведений аналіз технічних розслідувань на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі – Правила дорожнього руху), а саме: порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення вимог Правил дорожнього руху пішоходами та велосипедистами.

Крім того, супутніми причинами, що призвели до ДТП є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями транспортних засобів, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку 97 випадків;
- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів 15 випадків;
- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів 79 випадків;
- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв 92 випадки;
- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів 46 випадків.
- не забезпечується дотримання законодавства в частині безпеки дорожнього руху та охорони праці 105 випадків;



ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТА МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Технічні розслідування катастроф, аварій та подій на автомобільному, міському електричному транспорті

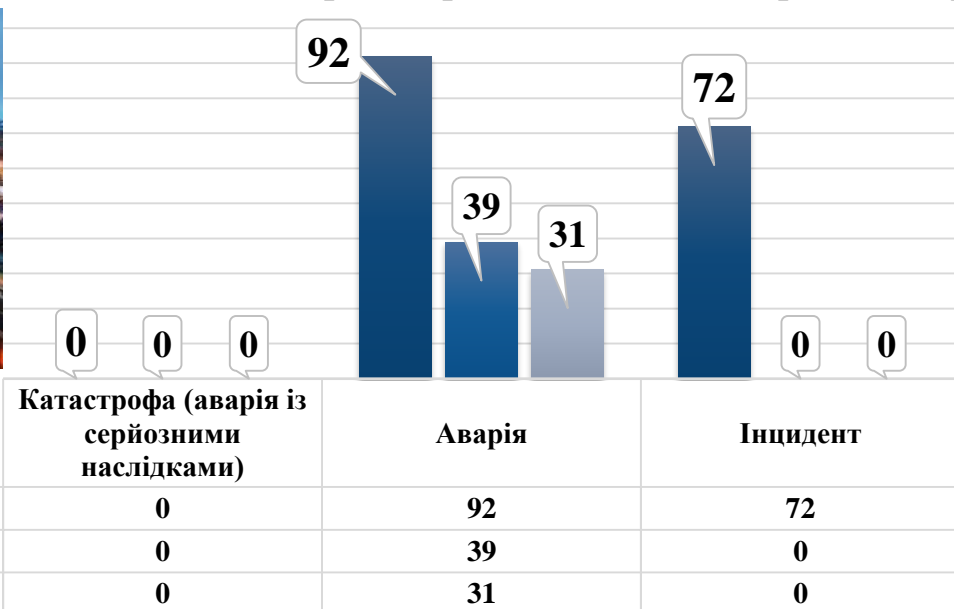
- не відповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність 65 випадків;
- не належний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів 46 випадків;
- не належна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду 42 випадки;
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод 43 випадки;
- не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті 35 випадків.

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

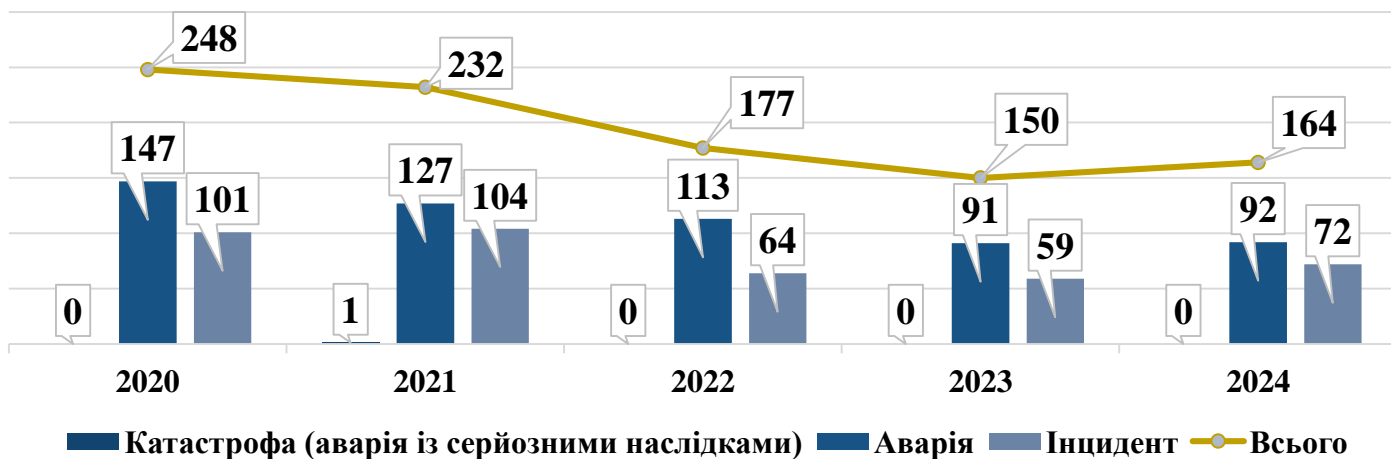
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо)

Кількість транспортних подій за I квартал 2024 р.



Загальний стан аварійності на залізничному транспорті за I квартал 2020 - 2024 рр.



На сьогоднішній день була і залишається проблема оновлення рухомого складу залізничного транспорту та колійного господарства суб'єктів господарювання (зокрема, важливо зауважити, що 70% залізничних колій під'їзних колій мають граничний знос та унеможливають безпечний рух рухомого складу по цим коліям. Також за останні роки знижується ступінь дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів з безпеки руху та дотримання якості технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.



ДСБТ

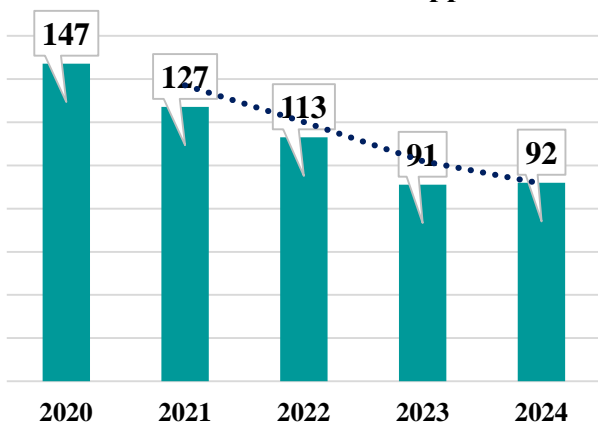
ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

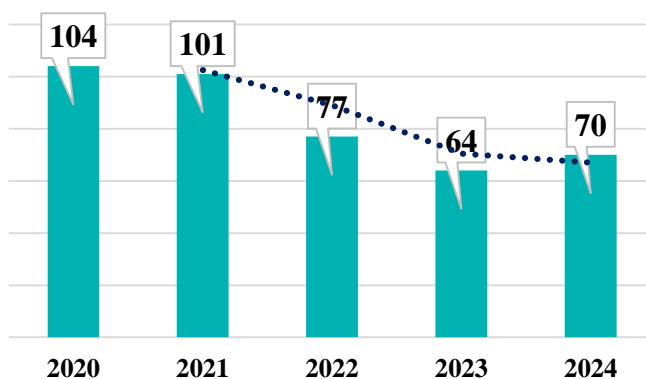
Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо)

Стан аварійності за ознаками транспортних подій за I квартал 2020 – 2024 рр.

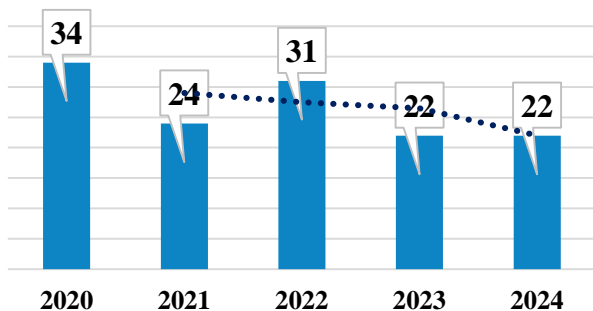
Аварії: зіткнення, сходження р.с., з небезпечними вантажами та пожежі за 2020-2024 рр.



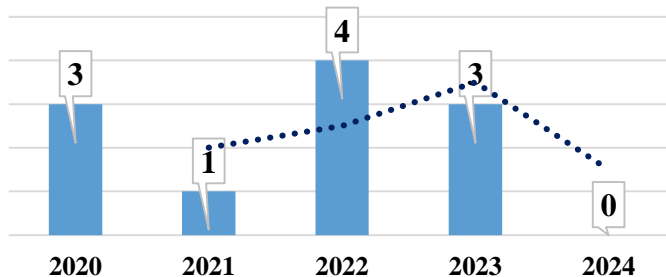
Аварії з особами, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався за 2020-2024 рр.



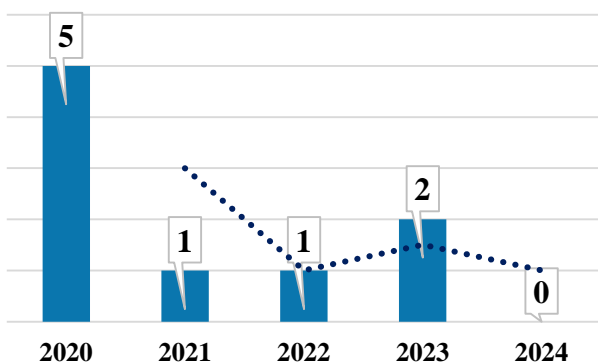
Сходження рухомого складу залізничного транспорту за 2020-2024 рр.



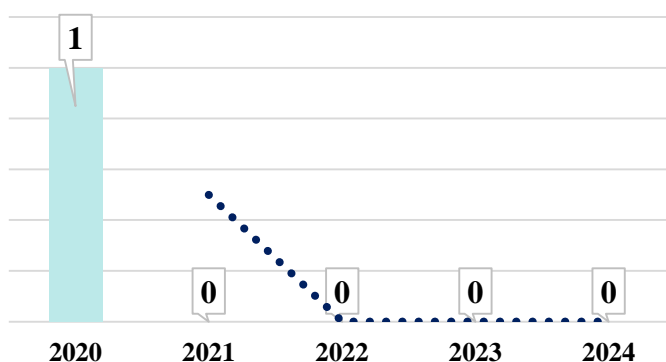
Зіткнення рухомого складу залізничного транспорту за 2020-2024 рр.



Аварії з небезпечними вантажами за 2020-2024 рр.



Пожежі на/в рухомому складі залізничного транспорту за 2020-2024 рр.





Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (включаючи сходження з рейок, зіткнення, пожежі тощо)

Аварії: зіткнення, сходження р. с., з небезпечними вантажами та пожежі за I квартал 2024/2023 рр.



У I кварталі 2024 року обліковано 22 транспортні події аварії, пов'язані зі сходженням з рейок рухомого складу, з яких:

12 аварій сталися на під'їзних коліях суб'єктів господарювання залізничного транспорту;

7 аварій сталися на станційних коліях АТ «Укрзалізниця»;

3 аварії сталися при виконанні поїзної роботи.

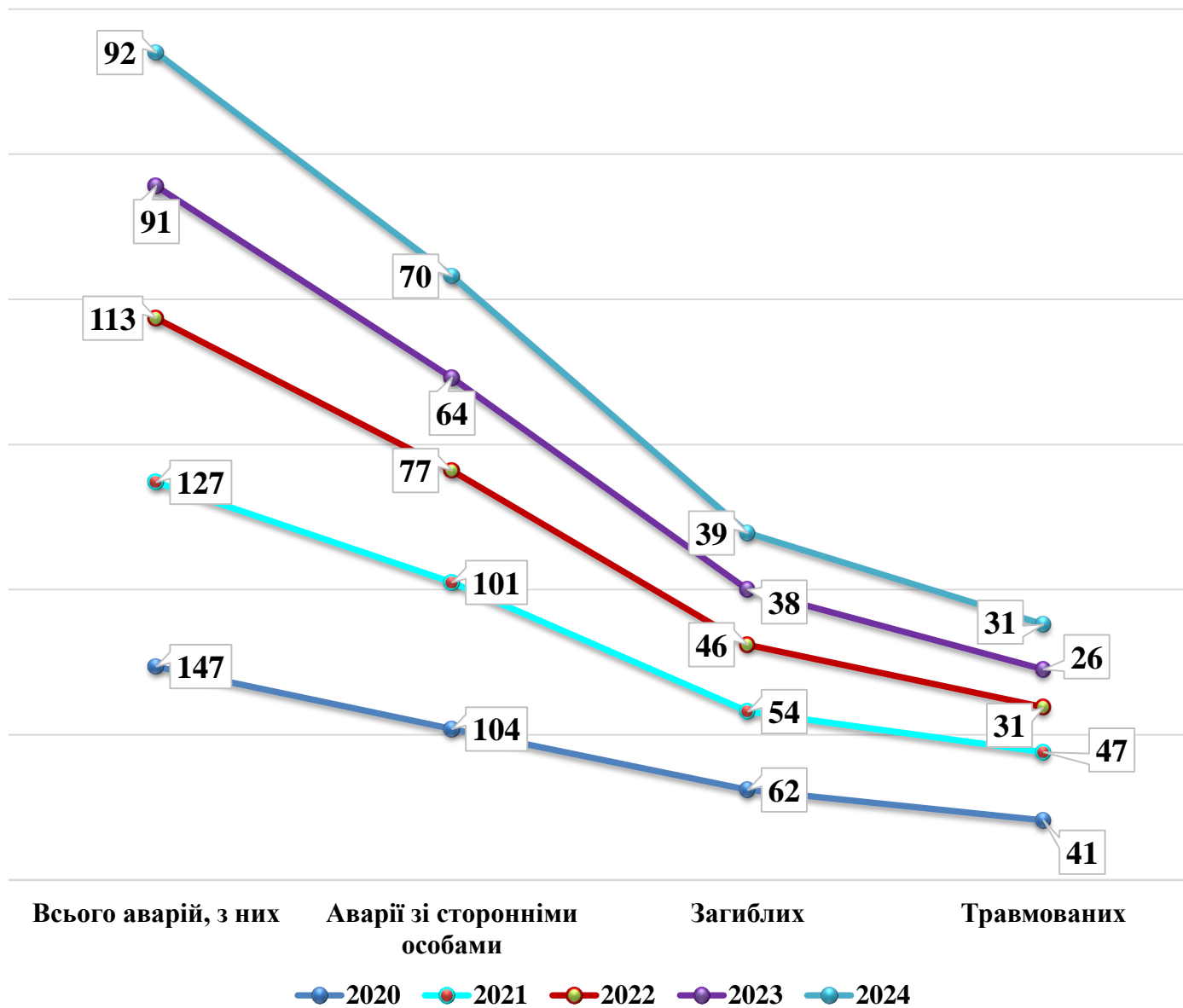
Даний аналіз показує низький рівень відповідальності суб'єктів господарювання, власників під'їзних колій, в частині утримання залізничних колій, правил закріплення вагонів та забезпечення безпеки руху на під'їзних залізничних коліях.

Підприємства (суб'єкти господарювання, власники під'їзних залізничних колій) не розробляють та впроваджують власну систему управління безпекою руху, документально зафіксовану та затверджену керівництвом підприємства, що містить сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху залізничного транспорту, відповідно до Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 р. № 842, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 березня 2021 року за № 351/35973.



Травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався

Аварії з особами, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався за I квартал 2020-2024 рр.



Абсолютна більшість нещасних випадків травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у тому числі зі смертельним наслідком, які трапляються на залізниці, сталися в результаті порушення громадянами «Правил безпеки на залізничному транспорті України» та «Правил поведінки громадян на залізничному транспорті», а саме: переходу залізничних колій у невстановлених місцях, ходіння по залізничних коліях, посадка і висадка під час руху поїзда, переїзд залізничних колій при закритому положенні шлагбаума або при червоному світлі світлофора та звуковому сигналі переїзної сигналізації, перебування в стані алкогольного сп'яніння на території об'єктів залізничного транспорту та інші.



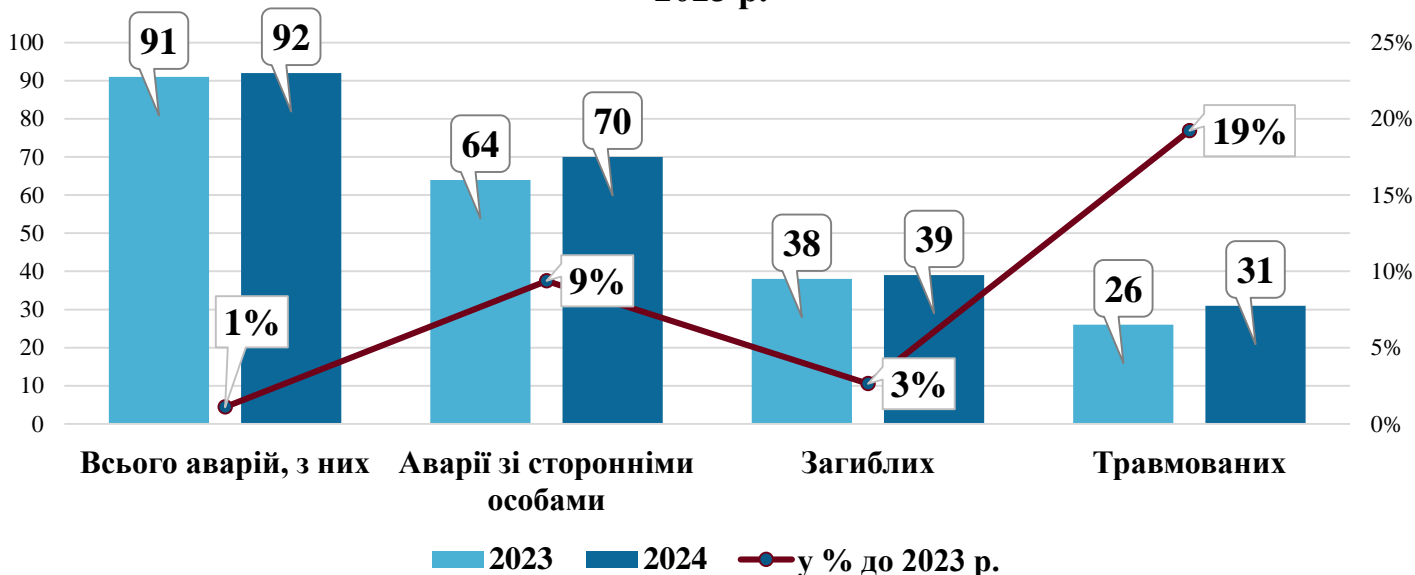
ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

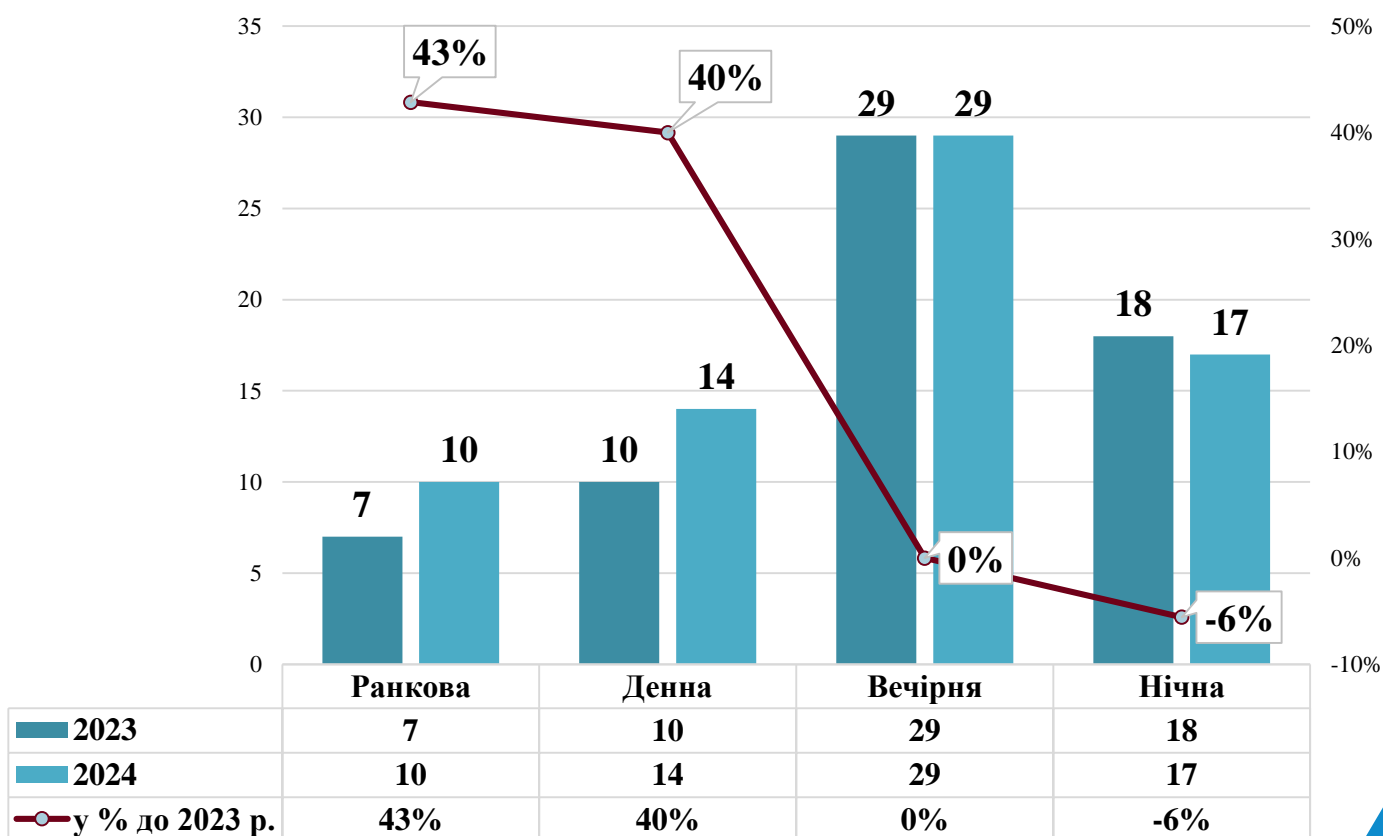
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Травмування сторонніх осіб рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався

Аварії з особами, завдане рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався за I квартал 2024 р. у порівнянні до 2023 р.



Травмування сторонніх осіб, спричинена рухомих складом залізничного транспорту, що переміщався, за порою доби





ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався

Аналіз причин травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, показує:

більшість від загальної кількості потерпілих були травмовані залізничним рухомим складом, під час:

- ✓ ходіння по коліям;
- ✓ перетинання залізничних колій у невстановлених місцях;
а також, під час:
- ✓ знаходження у негабаритних місцях;
- ✓ посадки та висадки з вагонів під час руху поїздів;
- ✓ спроби пролізти під вагоном для переходу через залізничні колії;
- ✓ з інших причин.

Недоліки інфраструктури залізничного транспорту

- Недостатнє забезпечення огороження станцій з інтенсивним та швидкісним рухом;
- Недостатність надземних та підземних пішохідних переходів в містах, де залізничні колії роз'єднують райони населених пунктів та мають місце стихійні переходи громадян через залізничні колії

Проблематика за сторони місцевих органів влади

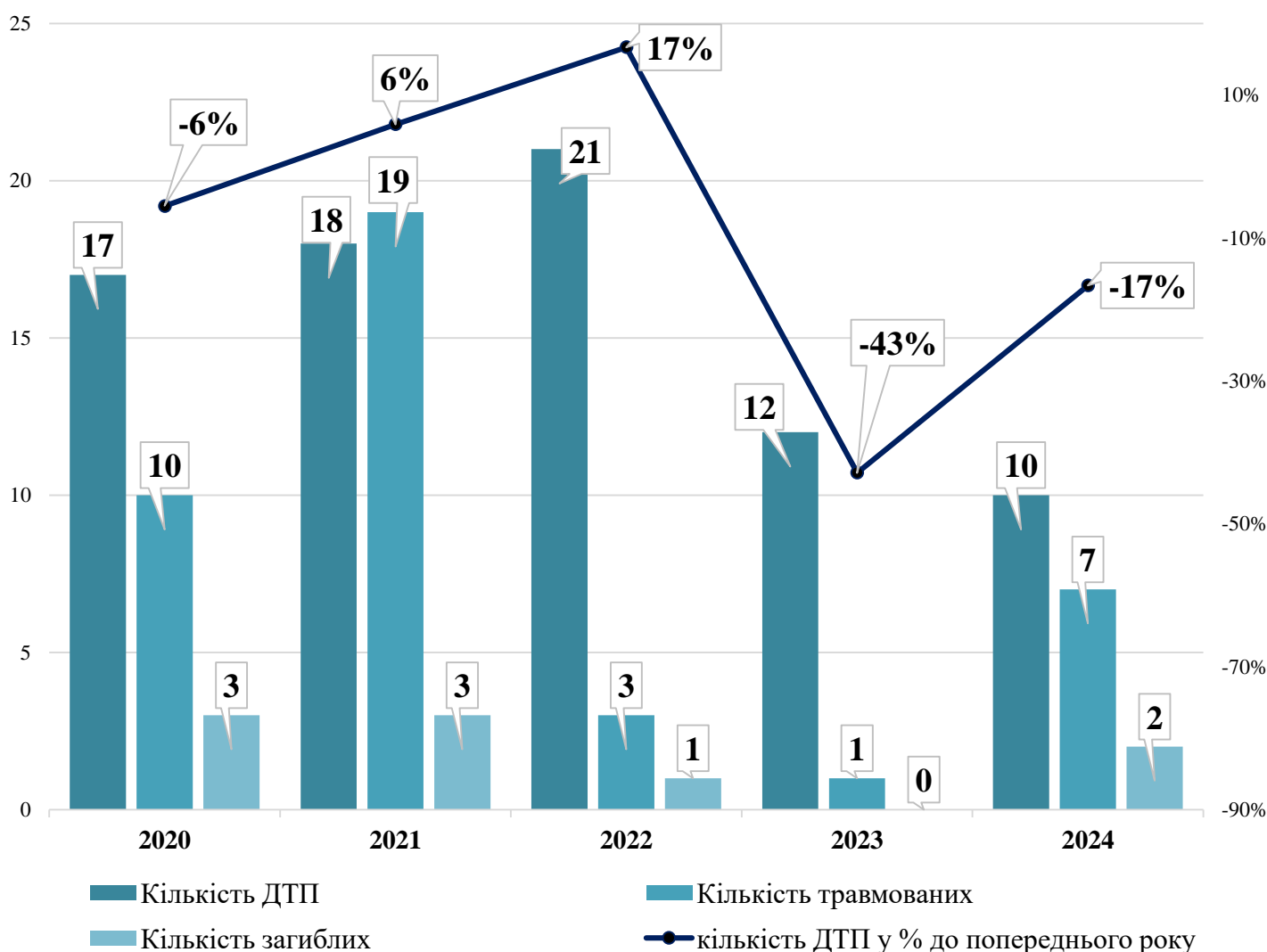
- не приймаються дієві заходи щодо попередження випадків травматизму невиробничого характеру на залізничному транспорті;
- не приймається участь в розслідуванні випадків травматизму невиробничого характеру, спричиненого рухомим складом, що переміщався;
- при затвердженні планів розбудови міст не враховується забезпечення будівництва мостів, тунелів через залізничні колії, що розділяють райони міста;
- не вживаються заходи щодо спільного фінансування проектів огороження станцій, що розділяють райони міста.



Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (ДТП на залізничних переїздах)

Упровадження прискореного руху пасажирських поїздів вимагає підвищення безпеки руху, особливо на перетинах залізничних колій з автомобільними шляхами (залізничні переїзди). Безпека функціонування транспорту є одним із найважливіших компонентів національної безпеки. Травматизм на залізничних переїздах — найактуальніша проблема забезпечення безпеки залізничного руху. Серед місць зосередження випадків травматизму на залізничному транспорті лідирують залізничні переїзди. Найпоширенішими причинами ДТП на переїздах є помилки водіїв автомобілів, порушення водіями правил дорожнього руху та інші. Близько 80% ДТП трапляються на залізничних переїздах, обладнаних сигналізацією, але без чергового працівника.

Кількість ДТП, що сталися на залізничних переїздах за I квартал 2020 – 2024 рр.





Загальний стан аварійності на залізничному транспорті (ДТП на залізничних переїздах)

В Україні, для забезпечення безпеки на залізничних переїздах застосовуються пристрої огороження, що діють за принципом фіксованої відстані (світлофорна сигналізація, дорожні знаки). Суть ідеї полягає в необхідній і достатній функції забезпечення безпеки руху на переїзді своєчасним і надійним повідомленням водіям автотранспортних засобів і пішоходам про наближення поїзда. Проте в умовах підвищення швидкостей та інтенсивності руху транспорту ці пристрої огороження виявляються все менш ефективними.

Функція своєчасного й надійного сповіщення водіїв автотранспортних засобів і пішоходів про наближення поїзда виявилася дійсно необхідною, але зовсім недостатньою для забезпечення високого рівня безпеки.

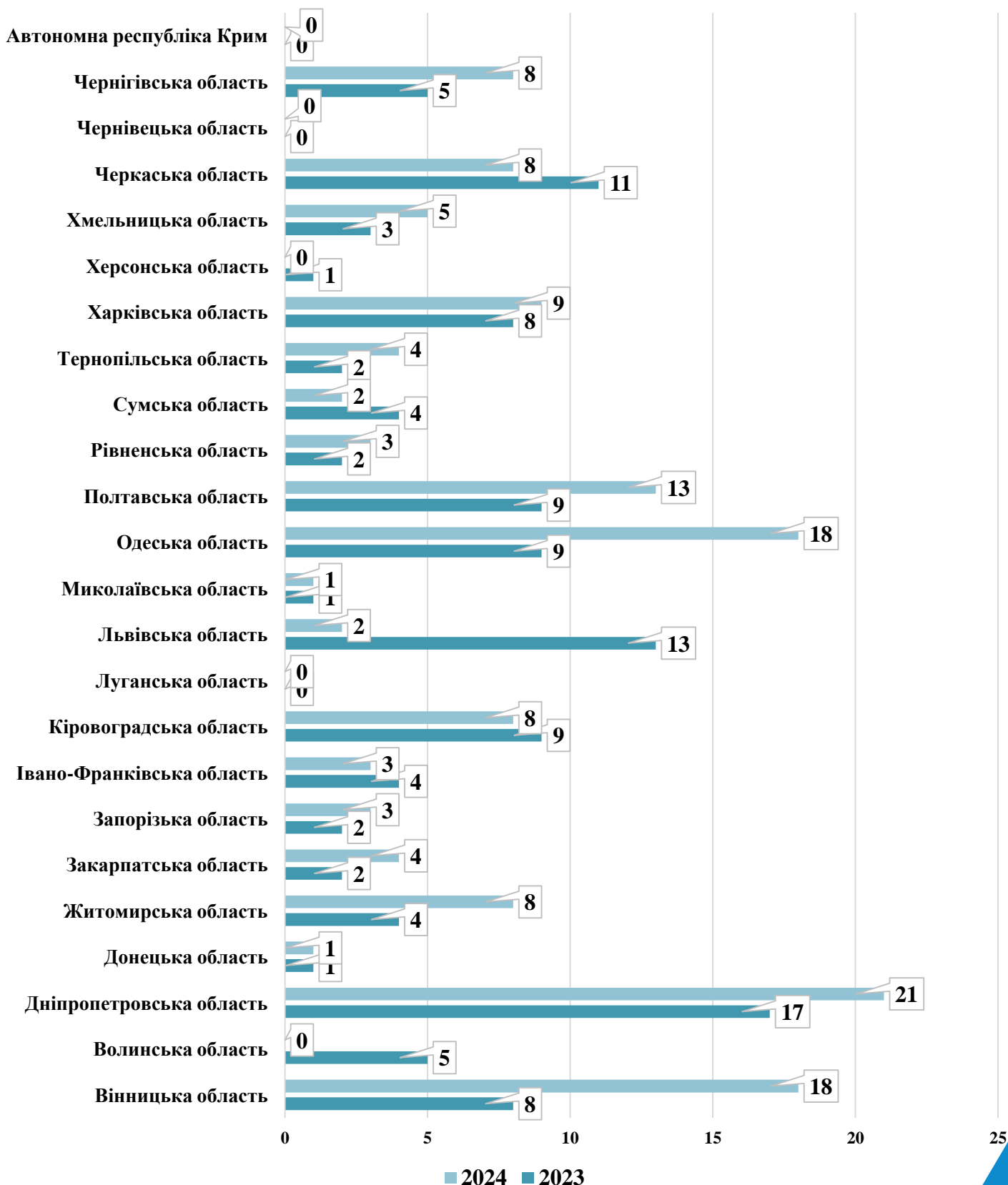
На сьогодні використовувати пристрої, які у сукупності з вищенаведеними пристроями здатне нейтралізувати практично всі фактори ризику на залізничних переїздах, є:

- ✓ зрівнювання часу сповіщення про наближення поїзда;
- ✓ контроль аварійності на переїздах;
- ✓ автоматична реєстрація порушення правил руху водіями автотранспорту;
- ✓ сповіщення машиніста поїзда, що наближається, про ситуацію на переїзді;
- ✓ обладнання переїздів камерами відеонагляду, з контролем за станом переїздів працівником.



Розподіл транспортних подій за областями

**Розподілення транспортних подій за областями
I квартал 2024/2023 рр.**





Проведення технічних розслідувань на залізничному транспорті

Метою технічного розслідування транспортних подій є встановлення технічних і організаційних причин виникнення транспортних подій, розроблення рекомендацій з безпеки та профілактичних заходів щодо запобігання їх виникненню у майбутньому

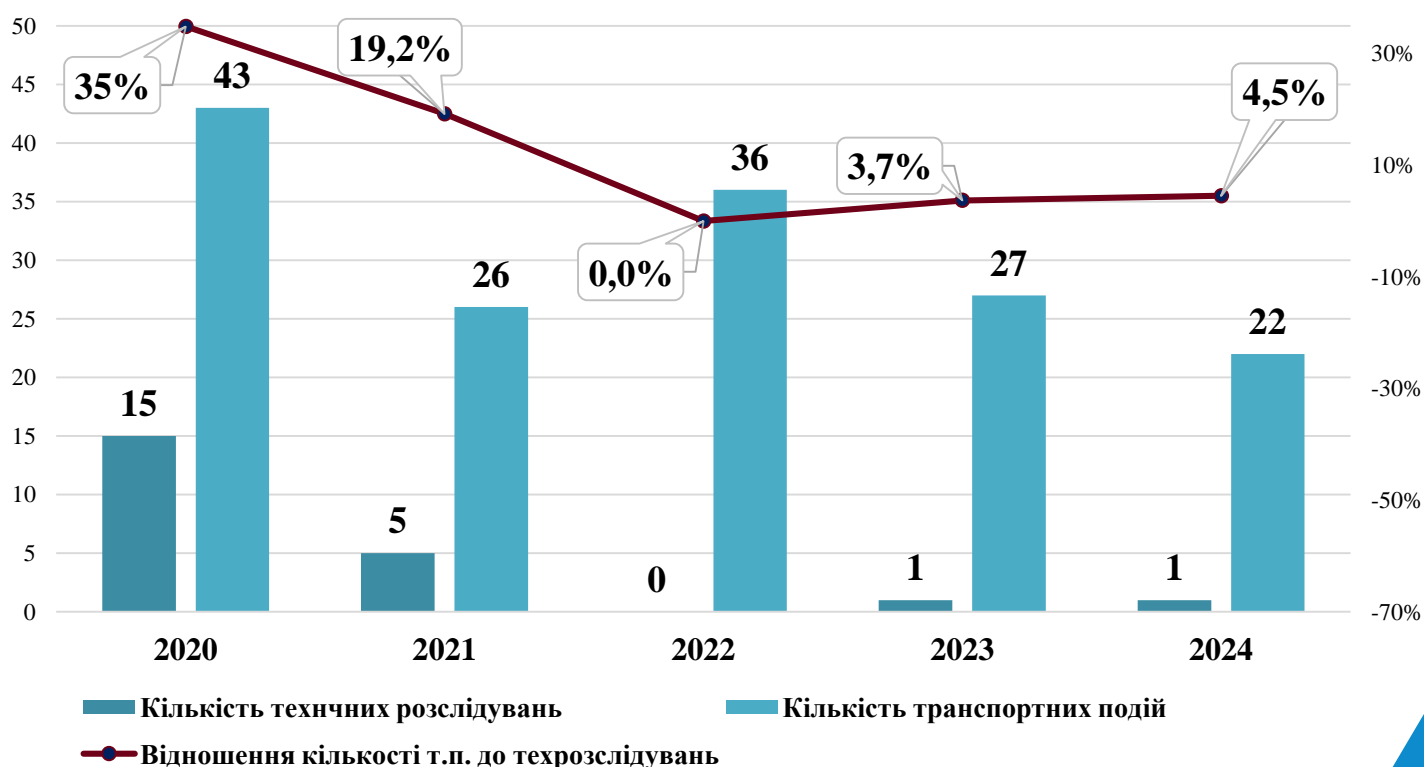
Катастрофи (аварії із серйозними наслідками)

- Підлягають обов'язковому технічному розслідуванню

Аварії та інциденти

- Можуть підлягати технічному розслідуванню за наступних умов:
- чи є транспортна подія частиною низки транспортних подій, які впливають на безпеку залізничного транспорту в цілому;
- звернення суб'єктів господарювання та/або Мінінфраструктури до Укртрансбезпеки щодо проведення технічного розслідування транспортної події;
- звернення громадян, травмованих у транспортній події, та/або близьких осіб громадян, що травмовані або загинули у транспортній події.

Проведення технічних розслідувань, відносно кількості транспортних подій за I квартал 2020 – 2024 рр.



**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

6. Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування за 2023 рік

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 12 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ-80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402



Основними причинами настання випадку транспортної події аварії, стало викочування гребня правого колеса першої колісної пари першого візка 49 за напрямком руху вагона № 19825959 на головку правої рейки, з послідуєчим скочуванням лівого колеса в середину колії та правого колеса на зовнішній бік рейки і подальшим аналогічним сходженням другої колісної пари з рейок, **внаслідок того, що 1 візок вагону № 19825959** при виході з кривої радіусом 2000 м продовжив слідування зі зміщенням від осі повздовжнього руху, внаслідок непаралельності вісей, яка виникла через різницю міжщелепових відстаней правої і лівої боковин і відхилення в центруванні букс, понаднормативні зазори і неправильне їх розташування в буксових вузлах (між буксовими і щелеповими боковинами), знос фрикційних планок та клинів бокових рам, ексцентриситету e закріплення (у плані) хвостовика автозчепу відносно поздовжньої вісі колії (пов'язане з несправностями та відхиленням від норм автозчепного та ударного пристроїв візків вагонів), що спричинили рух першого візка в перекошеному стані і призвело до збільшення сили тертя правого ковзуна кузова і правого ковзуна першого візка, зміщення центру ваги вагону, значного збільшення опору буксуванню лівого колеса, в порівнянні з опором ковзання правого колеса першої колісної пари, розвантаження та збільшення кута набігання лівого колеса на головку рейки у місці найбільшої ширини колії, де і відбулось вкочування колеса, та при скиданні режиму тяги сталося розвантаження першого візка 49 вагону (з додатковим зусиллям тиску від 6 хвостових вагонів), з послідуєчим вкоченням гребня 1 колісної пари на головку рейки, **через невиконання та недотримання працівниками філії «Центр з будівництва та ремонту колії» СП «Первомайський рейкозварювальний потяг» АТ «Укрзалізниця» нормативно-правових та нормативних актів**



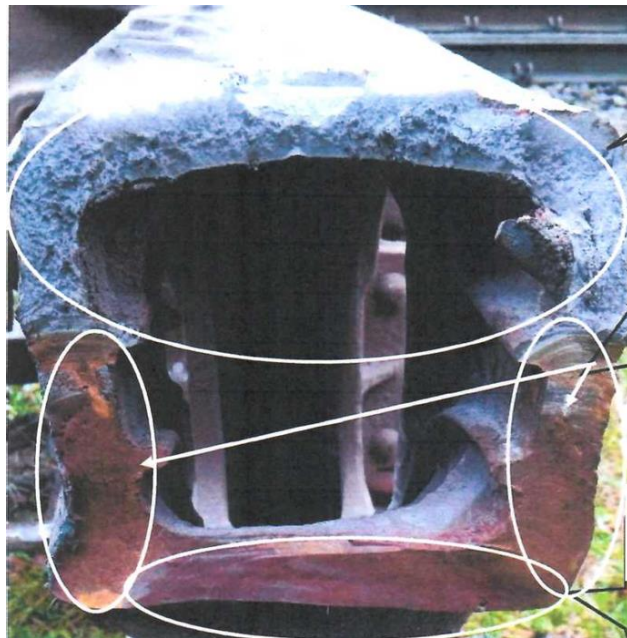
ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування за 2023 рік

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 14 листопада 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3404 через зупиночну платформу «Рубежівська» залізничного перегону Борщагівка-Технічна – Почайна Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 76720143



Код держави-власниці «Україна»



Код держави-власниці «російська федерація» (виявлено після зрізання привареної пластини з маркуванням коду держави-власниці «22»)



Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування за 2023 рік

Основною причиною настання випадку транспортної події аварії, що сталася 14 листопада 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3404 через зупиночну платформу «Рубежівська» залізничного перегону Борщагівка-Технічна – Почайна Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 76720143, став злам правої бокової рами № 14 2565 2013 першого візка у зоні зовнішнього кута внутрішнього радіусу R55 буксового прорізу першої колісної пари, *внаслідок ливарного дефекту, який допущено при (відливанні) виготовленні бокової рами № 14 2565 2013 (креслення 100.00.002-4) заводом-виробником АТ «Кременчуцький сталеливарний завод», чим порушені вимоги ОСТ 32.183-2001, пункту 9.4 розділу 9 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, та телеграфної вказівки ТТ ЦВ-32-695-2006.*

Супутніми причинами, що безпосередньо призвели до настання транспортної події стали порушення дотримання вимог нормативних та нормативно-правових актів:

1. Виробничими підрозділами «Вагонне депо Коростень» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» та «Вагонне депо Помічна» Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», в частині виконання деповського ремонту бокової рами № 14 2565 2013 вагону № 76720143, а саме:

пунктів 9.1, 9.4, 9.9 розділу 9, пунктів 12.1 – 12.3 розділу 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 р. за № 50/1854;

пунктів 6.14, 6.21 розділу 6, пунктів 11.1 – 11.3 розділу 11, пункту 13.1 розділу 13, розділу 12 та додатку Ж стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання».

2. *ПрАТ «Азовзагальмаш», в частині: при виготовленні нових вагонів, а саме вагону № 76720143 у 2017 р., використання бокової рами № 14 2565 2013, що експлуатувалася у російській федерації на вагоні № 61687026, та у незаконний спосіб потрапила на територію України, в порушення вимог абзацу першого пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1147 «Про заборону ввезення на митну територію України товарів, що походять з Російської Федерації», і була встановлена без проведених робіт по її ремонту, неруйнівному контролю, чим порушено вимоги пункту 9.4 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 р. за № 50/1854.*



ДСБТ

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Перелік та опис транспортних подій щодо яких проводилось або проводиться технічне розслідування за 2023 рік

Супутніми причинами, що безпосередньо не призвели до настання транспортної події, але були фактором, що сприяв такому випадку, стало не належне виконання АТ «Укрзалізниця» Профілактичних заходів з підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті у 2022 році та запобігання транспортним подіям у майбутньому, направлених листом Державної служби України з безпеки на транспорті від 10 лютого 2022 року № 2154/7.2/14-22

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 30 листопада 2023 р. під час виконання маневрової роботи на залізничній станції Знам'янка Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», з витягування складу поїзда № 2904 на витяжну колію № 32, у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 51239358

Наразі технічне розслідування транспортної події триває



Рекомендації з безпеки надані за результатами технічних розслідувань

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 12 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ-80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402

Рекомендації з безпеки:

Акціонерному товариству «Українська залізниця»:

1. Забезпечити проведення позапланових перевірок дотримання виробничими підрозділами філії «Центр з будівництва та ремонту колії» АТ «Укрзалізниця» вимог:

пунктів 9.1, 9.4, 9.9, 10.1 Правил технічної експлуатації залізниць України;
стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт»;
стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001-2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування»;
стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування»;
стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт»

2. Забезпечити проведення позапланових перевірок дотримання виробничими підрозділами філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» АТ «Укрзалізниця» вимог:

пунктів 9.1, 9.4, 9.9, 10.1 Правил технічної експлуатації залізниць України;
стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання» при виконанні деповського ремонту візків вагонів, що становить загрозу безпеці руху;

вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування» при виконанні деповського ремонту автозчепних пристроїв вагонів, що становить загрозу безпеці руху;

вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування» при виконанні деповського ремонту колісних пар вантажних вагонів, що становить загрозу безпеці руху



Рекомендації з безпеки надані за результатами технічних розслідувань

Акціонерному товариству «Українська залізниця»:

3. Забезпечити перегляд та доповнення до Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт» в частині:

забезпечення належного визначення підрозділів, щодо виконання та порядку утримання, огляду та ремонту СРС;

забезпечення додаткових актів технічного огляду та контрольно-технічного огляду, щодо забезпечення відображення відомостей параметрів огляду ходових частин візків вагонів, автозчепних пристроїв та колісних пар вагонів СРС.

4. Забезпечити недопущення формування СРС на станціях та допущення слідування в поїздах СРС, що не відповідає стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт»

5. Забезпечити перевірку комплектності СРС та внесення відомостей щодо комплектації СРС до бази «АРМ СРС»

6. Забезпечити укомплектування виробничого структурного підрозділу «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» АТ «Укрзалізниця» інженером з приймання вагонів.
термін: березень 2024 р.



Рекомендації з безпеки надані за результатами технічних розслідувань

Технічне розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 14 листопада 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3404 через зупиночну платформу «Рубежівська» залізничного перегону Борщагівка-Технічна – Почайна Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження із залізничних рейок вантажного вагона № 76720143

Рекомендації з безпеки:

Акціонерному товариству «Українська залізниця»:

1. Забезпечити проведення позапланових перевірок дотримання виробничими підрозділами Регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (вагонне господарство) вимог: пунктів 9.1, 9.4, 9.9 розділу 9, 12.1 – 12.3 розділу 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411;

Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання», введеним в дію протоколом АТ «Укрзалізниця» від 17 жовтня 2022 року № Ц-54/88 Ком.т.;

Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-018:2018 «Комплект документів на типовий технологічний процес вхідного контролю відповідальних деталей та вузлів вантажних вагонів»;

Стандарту АТ «Укрзалізниця» СТП 04-016:2018 «Вагони вантажні залізничного транспорту колії 1520 (1524) мм. Настанова з капітального ремонту», введеним в дію наказом АТ «Укрзалізниця» від 25 квітня 2019 року № 282

2. Заборонити приймання інспекторами-приймальниками АТ «Укрзалізниця» новозбудованих вантажних вагонів на вагонобудівних заводах та у виробничих підрозділах і філіях АТ «Укрзалізниця», що не відповідають технічним умовам, в частині:

відсутності сертифіката відповідності або декларації про відповідність на продукцію, що використовується при побудові нових вантажних вагонів;

використання, при побудові нових вагонів, старопридатних деталей



7. Рекомендації з безпеки надані за результатами технічних розслідувань

3. Забезпечити проведення позапланових перевірок вагоноремонтних підрозділів АТ «Укрзалізниця» щодо дотримання та виконання вимог:

в частині проведення вхідного контролю продукції (з перевіркою наявності, дійсності сертифікатів відповідності на продукцію або декларацій про відповідність тощо), що використовується при капітальному та деповському ремонті вантажних вагонів або обладнання вантажних вагонів:

Стандарту ПАТ «Українська залізниця» «Якість і безпека продукції. Вхідний контроль. Основні положення», затвердженого наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 10 травня 2017 р. № 297 (СТП-10-001:2016);

Стандарту ПАТ «Українська залізниця» «Якість і безпека продукції. Вхідний контроль. Правила проведення вхідного контролю», затвердженого наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 10 травня 2017 р. № 297 (СТП-10-002:2016);

Стандарту ПАТ «Українська залізниця» «Якість і безпека продукції. Вхідний контроль. Порядок формування єдиного галузевого переліку продукції, яка підлягає інструментальному вхідному контролю», затвердженого наказом ПАТ «Укрзалізниця» від 07 листопада 2018 р. № 685 (СТП-10-003:2017);

4. Забезпечити виконання вимог постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1147 «Про заборону ввезення на митну територію України товарів, що походять з Російської Федерації», в частині забезпечення функції блокування внесення даних щодо комплектації новозбудованих вантажних вагонів або відремонтованих вагонів, після виконання деповського або капітального ремонту, елементами, деталями тощо, що походять з Російської Федерації та раніше не використовувалися на вагонах вагонного парку України;

5. Заборонити видачу з ремонтів вантажних вагонів, у яких виявлено розбіжності номерів, років виготовлення деталей, тощо вантажних вагонів з АБД ПВ, до надання власниками вагонів документів, що підтверджують якість та комплектність зазначених деталей (декларації про відповідність або сертифіката про відповідність, тощо) та відповідність вимогам нормативних, нормативно-правових актів, зокрема постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1147 «Про заборону ввезення на митну територію України товарів, що походять з Російської Федерації»

**ДСБТ**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ**Рекомендації з безпеки надані за результатами технічних розслідувань**

6. Забезпечити належну реалізацію Профілактичних заходів з підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті у 2022 році та запобігання транспортним подіям у майбутньому, направлених листом Державної служби України з безпеки на транспорті від 10 лютого 2022 року № 2154/7.2/14-22 (далі – Профілактичні заходи), та надати до Державної служби України з безпеки на транспорті повну інформацію щодо реалізації пунктів 18 – 32 Профілактичних заходів за період 2022 – 2023 рр.

7. Забезпечити виконання пункту 9.1 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 р. за № 50/1854, щодо знаходження рухомого складу в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці і забезпечення своєчасного проходження планово-попереджувальних видів ремонту і технічного обслуговування



Досягнення та проблематика у сфері безпеки на залізничному транспорті

ДОСЯГНЕННЯ

- Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 р. № 235 (у відповідності до положень [Директиви 2004/49/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях), на сьогоднішній день опрацьовуються зміни до класифікатора транспортних подій;
- Порядок технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433 (відповідає на 50% вимогам [Директиви 2004/49/ЄС](#));
- Забезпечено взаємодію з АТ «Укрзалізниця» в питаннях оперативного інформування про транспортні події;
- Впроваджено порядок оперативного виїзду працівників Укртрансбезпеки на місце транспортної події та встановлено спрощено процедуру збору первинної інформації про транспортну подію за допомогою ЧЕК-ЛИСТІВ, для подальшого прийняття рішення щодо проведення технічного розслідування;
- Організовується навчання працівників територіальних органів Укртрансбезпеки у сфері обліку та технічного розслідування транспортних подій на залізничному транспорті України;
- Забезпечено проведення технічних розслідувань транспортних подій, з наближенням норм Європейського Союзу;
- Забезпечено облік транспортних подій у сфері залізничного транспорту