

00

**THEFT**

**Анализ МСАТ: резкое увеличение количества нападений со стороны пиратов и группировок организованной преступности на водителей грузовых автомобилей на европейских дорогах и в зонах стоянки.**

## Резюме:

- **Резкое увеличение количества нападений на водителей грузовиков в ЕС**
- **В последние пять лет нападению подвергнулся каждый шестой водитель**
- **61% нападений приходится на зоны стоянки и обслуживания**
- **Отсутствие ответных мер со стороны компетентных органов**
- **Нехватка существенного количества машиномест**
- **Отсутствие систематической передачи информации о расположении безопасных зон стоянки со стороны полиции и других органов**
- **Компетентные органы должны выполнять свои обязанности**

## Справочная информация

В течение практически 20 лет МСАТ собирает и публикует информацию о зонах стоянки грузовых автомобилей<sup>1)</sup> в Европе. На основе этой опубликованной информации была разработана соответствующая брошюра и онлайн-вариант совместной публикации с Международным транспортным форумом (МТФ, ранее ЕКМТ), который предоставляет информацию о стоянках грузовых автомобилей в 41 стране.

Однако, несмотря на все совместные усилия, предпринимаемые в течение многих лет МСАТ и МТФ, сбор информации, который в большинстве стран производится без какой бы то ни было помощи со стороны национальных компетентных органов, к сожалению, приводит к тому, что собранные данные неполны и зачастую непригодны для использования или неточны. Это отрицательно сказывается на операторах грузовых перевозок и водителях, которым необходимо планировать свои рейсы и находить столь необходимые им безопасные зоны стоянки грузовых транспортных средств.

Нехватка существенного количества машиномест<sup>2)</sup>, наряду с нехваткой достаточного числа безопасных зон стоянки и точной информации, касающейся их расположения, с учетом более жестких правил в социальной сфере, которые были введены в действие правительствами, и, в частности, в результате ввода в эксплуатацию на территории ЕС цифрового тахографа, а также большого количества хаотичных запрещающих знаков для грузовиков, приводит к тому, что водители вынуждены останавливаться в небезопасных местах, не имея никакой возможности гибко подойти к соблюдению предписанных им периодов отдыха. Это привлекает пиратов и международные группировки организованной преступности, которые выбирают объектом своих нападений водителей, а также их транспортные средства и грузы.

Действительно, проведенное недавно исследование в 31 стране, в ходе которого был произведен опрос свыше 2500 водителей и транспортных компаний, показало, что жертвой нападений со стороны пиратов или международных групп организованной преступности в течение последних пяти лет был каждый шестой водитель, причем в большинстве случаев (более 60%) в районе небезопасных мест стоянки и обслуживания.

**В этой связи МСАТ в срочном порядке призывает:**

(1) **правительства – признать неотложный характер этой драматической и неприемлемой ситуации с точки зрения человеческих страданий и экономических убытков;**

(2) **компетентные национальные органы – немедленно принять меры по исправлению ситуации посредством систематического предоставления МСАТ и МТФ информации о расположении и состоянии существующих безопасных зон стоянки для водителей в тех случаях, когда они должны в обязательном порядке отдыхать в соответствии с правилами в социальной сфере и по соображениям безопасности дорожного движения;**

(3) **национальные компетентные органы – срочно выделить достаточные средства для строительства новых или расширения уже существующих безопасных зон стоянки, на основе изложенных на стр. 6 требований, предъявляемых к безопасной зоне стоянки, которые содержат все необходимые элементы для обеспечения безопасности водителей, перевозимых ими грузов и грузовых автомобилей;**

(4) **правительства – обеспечить привлекательную систему стимулирования предпринимателей, готовых построить новые безопасные зоны стоянки вдоль основных автомобильных дорог или повысить безопасность существующих автостоянок.**

1) Зона стоянки грузовых автомобилей: стоянка с несколькими машиноместами, предназначенными для грузовиков  
2) Машиноместо: место для стоянки, где может разместиться одно транспортное средство весом в 40 тонн



**С учетом увеличения количества нападений со стороны пиратов и групп организованной преступности на водителей, грузы и автотранспортные средства члены Европейского парламента выступают в поддержку создания безопасных мест стоянки.**



Член Европейского парламента Корин Вортман - Кол

«Правила, регламентирующие время вождения и отдыха водителей грузовиков, должны быть изменены. Они слишком жестки. Во Франции водители могут быть подвержены штрафу по истечении четырех недель после того, как они управляли своим транспортным средством на 15 минут дольше в поисках безопасной зоны стоянки.

**Проблема** [нехватки безопасных мест стоянки - добавлено автором] – **огромна: ежегодно жертвами преступления в той или иной форме, обычно хищения груза, становится около 90 000 водителей в Европейском союзе... Эти преступления все чаще и чаще совершаются организованными бандами. И их методы становятся все более и более жестокими. Против водителей применяются методы насилия.**

Нам не только необходимо сосредоточить внимание на безопасности в опасных местах – мы должны обеспечить безопасные места стоянки вдоль всех дорог транспортной сети ЕС. Мы направили на имя Европейского комиссара по транспорту Таджани срочное письмо с предложением отвести территорию для создания безопасных мест стоянки в пределах трансъевропейской сети (ТЭС)... настало время подумать о том, чтобы заасфальтировать безопасные места стоянки».



Член Европейского парламента Анн Е. Йенсен

«Я заинтересовалась безопасными условиями стоянки после того, как я поговорила с нидерландскими водителями грузовиков, которые подвергались нападению в ходе их рейсов за границей. Они просили меня выступить с инициативой на европейском уровне, поскольку их опыт и чутье подсказывало им, что государства-члены не сделают ничего, для того чтобы прийти им на помощь.

**Поскольку водители грузовиков обязаны по закону отдыхать во время длительных рейсов, мы должны, как минимум, обеспечить, чтобы этот отдых проводился в условиях безопасности.**

Исключительно важно, чтобы соответствующие места удовлетворяли общим минимальным стандартам, касающимся безопасности. Только таким образом мы сможем гарантировать безопасность водителей грузовиков и надежную и эффективную доставку грузов в пределах всей Европы.

Мы никогда не должны забывать, что эффективный и безопасный транспорт объединяет Европу и является ключевым элементом функционирования внутреннего рынка».



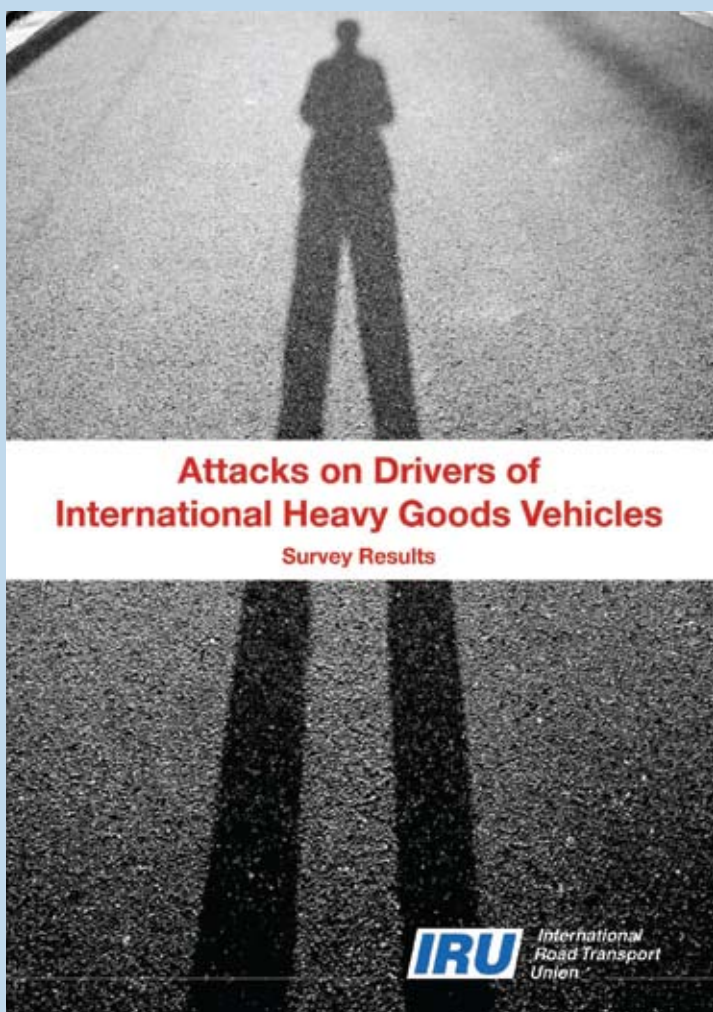
## Драматические результаты совместного исследования МСАТ-МТФ по нападениям на водителей тяжелых грузовых транспортных средств в международном движении (2008 год)

В целях рассмотрения серьезнейшей проблемы нападения на водителей грузовых автомобилей со стороны пиратов и международных групп организованной преступности в 2005 году МТФ и МСАТ провели совместное исследование в 31 стране, в ходе которого был проведен опрос свыше 2500 водителей грузовиков и автотранспортных компаний.

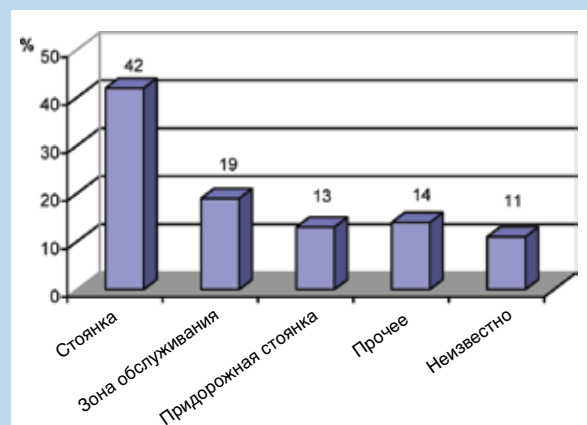
Нижеследующие драматические результаты подтверждают, что правительства стоят перед настоятельной необходимостью выполнить свое основное обязательство по обеспечению безопасности людей и грузов на своей территории и, тем самым, безопасность водителей, перевозимых ими грузов и их транспортных средств.

- В последние пять лет нападению подвергнулся каждый шестой водитель
- 61% нападений приходится на зоны стоянки и обслуживания
- Две трети случаев нападения происходят в ночное время

### Совместное обследование МСАТ-МТФ



### Нападения в зонах стоянки и обслуживания



МСАТ-МТФ, 2008 год

### Две трети случаев нападений совершаются ночью

Время	Число нападений	%
06:00-10:00	22	4.6
10:00-14:00	27	5.7
14:00-18:00	33	6.9
18:00-22:00	38	8
22:00-02:00	135	28.4
02:00-06:00	183	38.4
НЕИЗВЕСТНО	38	8
<b>ИТОГО</b>	<b>476</b>	<b>100</b>

МСАТ-МТФ, 2008 год

## Человеческие страдания и экономические убытки

### • Человеческие страдания и 7 млрд. евро убытков

21% водителей сообщили, что во время нападения они подвергались физическому насилию. 35% водителей, которые подверглись нападению, сообщили, что эти перенесенные ими случаи негативно сказались на их трудовой деятельности, и 25% сообщили о том, что совершенные на них нападения сказались на их личной жизни, при том, что 9% этих водителей вынуждены были обратиться за медицинской и/или психологической помощью, что явилось прямым последствием нападения.

С учетом общего числа водителей грузовых автомобилей, находящихся в международном движении в Европе, прямые издержки, связанные с такими нападениями, составили, по оценкам, за пятилетний период 7 млрд. евро.

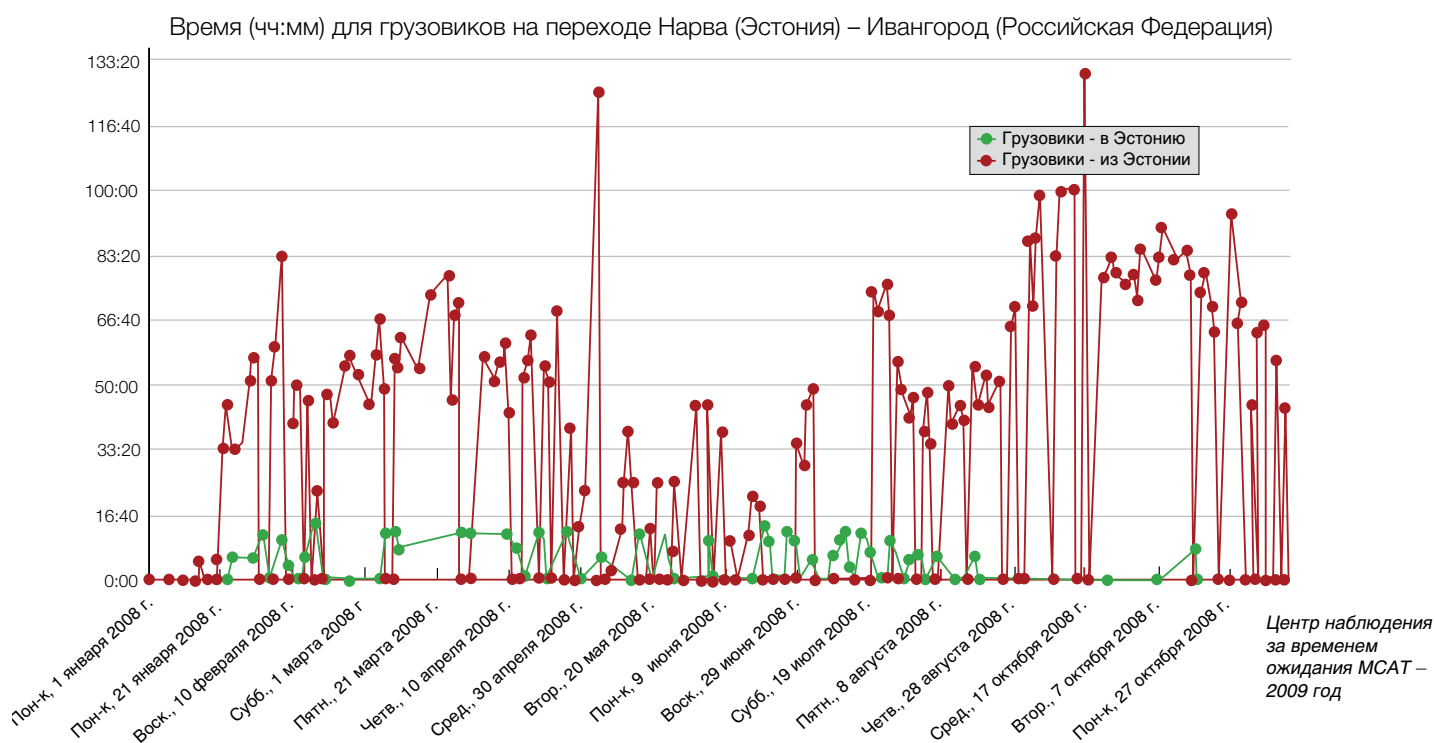
### • Существенная нехватка безопасных зон для стоянки

Ряд современных исследований наглядно доказал очевидную нехватку безопасных зон для стоянки во многих странах.

### • Длинные очереди на пограничных переходах создают дополнительную опасность

Есть еще одна опасность: длинные очереди на пограничных переходах. Грузовикам зачастую приходится простаивать на дорогах общего пользования или в небезопасных местах стоянки целыми часами и даже днями в ожидании пересечения границы, что создает идеальные возможности для преступников, нелегальных эмигрантов и контрабандистов. В результате этого экономические убытки огромны, а человеческие страдания водителей, сотрудников контрольно-пропускных пунктов и населения соседних стран не поддается измерению.

### Пример чрезмерно-длительного времени ожидания на границах, превышающего 5 дней



**Таким образом, МСАТ решительно призывает Европейскую комиссию и правительства незамедлительно:**

- положить конец неприемлемому страданию людей и экономическим убыткам, которые являются результатом нехватки и/или отсутствия безопасности в зонах стоянки посредством удовлетворения своих конституционных обязательств по обеспечению безопасности людей и грузов на их территории;
- систематически и в обязательном порядке предоставлять МТФ ([itf@itf.org](mailto:itf@itf.org)) и МСАТ ([iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)) данные о местоположении и состоянии безопасных зон стоянки на своей территории;
- предпринять необходимые действия, включая стимулирование предпринимателей в целях создания сети безопасных зон стоянки на всей территории ЕС с использованием новейших технологий и средств безопасности, указанных ниже, с целью ликвидировать нынешний дефицит машиномест и дать водителям возможность соблюдать правила в социальной сфере, не подвергаясь опасности нападения;
- предавать суду пиратов и преступников, входящих в международные группы организованной преступности, которые нападают на водителей.

**TRUCK PARKING AREAS IN EUROPE / ZONES DE STATIONNEMENT POUR CAMIONS EN EUROPE**  
LKW-PARKPLÄTZE IN EUROPA / ЗОНЫ СТОЯНКИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ЕВРОПЕ

**2009**  
44 countries - nearly 2000 Parking Areas

IRU International Road Transport Union

## Компетентные национальные органы должны потребовать использования следующих средств безопасности\* для создания столь необходимых безопасных зон стоянки грузовых автомобилей на их территории

	Опасное место	Безопасное место
<b>Физические средства</b>		
<b>&gt; Контроль на въезде/выезде</b>		
Забор	X	
Физические шлагбаумы на въезде	X	X
Автоматическая регистрация въезжающих и выезжающих транспортных средств	X	
Идентификация водителей в пункте въезда/выезда	X	
Взвешивание транспортных средств	X	
<b>&gt; Взаимодействие с другими дорожными средствами</b>		
Исключительно для стоянки грузовиков	X	
Исключительно для заправки, ресторанов и т.д. для водителей грузовиков на стоянках	X	
<b>&gt; Контроль во время стоянки</b>		
Круглосуточная камера наблюдения	X	
Мониторы для водителей при нахождении вне безопасной зоны стоянки (например, в ресторанах)	X	
Оптимальное освещение машиномест	X	X
Дополнительное освещение груза с высокой степенью риска	X	
<b>Средства организации/связи</b>		
<b>&gt; Организация системы безопасности</b>		
Начальник безопасности	X	X
Централизованная система безопасности	X	
Регистрация и централизованное регулирование инцидентов (связанных с безопасностью)	X	X
План/протокол безопасности и руководство по безопасности	X	
<b>&gt; Службы безопасности</b>		
Круглосуточное присутствие персонала на въезде/контроль при въезде	X	
Круглосуточное наблюдение с помощью камеры наблюдения и регулярное физическое наблюдение	X	
Варианты (дистанционных) проверок на наличие машиномест/возможностей стоянки	X	
Варианты резервирования машиномест	X	
<b>&gt; Связь с органами/полицией</b>		
Информирование об инцидентах	X	X
Непосредственная передача сигнала тревоги в полицию	X	
Регулярное наблюдение со стороны полиции	X	X
Активное участие (полиции) органа в разработке плана безопасности зоны стоянки	X	
<b>&gt; Связь с организациями пользователей</b>		
Информирование об имеющихся объектах и организации	X	
Информирование об инцидентах (связанных с безопасностью)	X	

*Институт NEA, 2007 год*

\* Требования к безопасности зависят от классификации соответствующего района по степени риска (опасный или неопасный).



**Для защиты водителей, грузов и транспортных средств нужны зоны стоянки грузовых автомобилей с высокой степенью безопасности!**



Источник изображений: Padrosa Parking; all4trucks



*Единство действий во  
имя лучшего будущего*

**IRU**

с 1948 г.

**International Road Transport  
Union, Secretariat General**

3, rue de Varembe  
B.P. 44  
CH-1211 Geneva 20  
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation to the  
European Union**

32-34, avenue de Tervuren  
Bte 37  
B-1040 Brussels  
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**Постоянное представительство  
IRU в регионе СНГ**

Россия  
123610 Москва  
Краснопресненская наб. 12  
Подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59  
факс: +7-495-258 17 60  
Эл.почта: [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Веб-сайт: [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

**IRU Permanent Delegation to the  
Middle East and Region**

Selenium Plaza  
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11  
Beşiktaş 34349 Istanbul  
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00  
Fax: +90-212-215 60 10  
E-mail: [istanbul@iru.org](mailto:istanbul@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

