

# **РУКОВОДСТВО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ И ОТЧЕТНОСТИ О ДТП**

**ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И РАССЛЕДОВАНИЯ В РАМКАХ  
«БЕЗОПАСНОЙ СИСТЕМЫ»**

**РУКОВОДСТВО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ДТП**

**ПРИНЦИПЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ**



**GLOBAL  
ROAD SAFETY  
PARTNERSHIP**

---

### **Примечания:**

Это руководство следует читать вместе с модулями 1–5 Программы расследования дорожно-транспортных происшествий Глобального партнерства по безопасности дорожного движения.

В этом Руководстве сделаны ссылки на «безопасный системный» подход к безопасности дорожного движения. Системный подход к безопасности дорожного движения – это целостный взгляд, который обеспечивает основу для оценки, руководства и повышения безопасности дорожного движения. В основе этого лежит необходимость нести ответственность за снижение риска для участников дорожного движения и тех, кто проектирует, обслуживает и эксплуатирует все части дорожно-транспортной системы. Это руководство не содержит подробного объяснения подхода «безопасная система», однако полезную информацию можно найти, просмотрев пояснительное видео, подготовленное Транспортным агентством Новой Зеландии, которое можно посмотреть по ссылке: <https://www.youtube.com/watch?v=FlgvMX-UmqU>.

### **Другие полезные справочные материалы можно посмотреть по ссылке:**

<https://www.roadsafety.gov.au/nrss/safe-system>

<https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>

<http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/>

---

© Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, 2021 г.

Все права защищены. Запрещается воспроизводить, распространять, публиковать, изменять, цитировать, копировать, переводить на другие языки или адаптировать данную публикацию или любую ее часть без предварительного письменного разрешения Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца. Все фотографии, используемые в этом документе, являются собственностью IFRC, если не указано иное.

### **Выражение признательности**

Данное руководство было написано Бреттом Харманом, Марком Стейблсом и Дэвидом Клиффом из Глобального партнерства по безопасности дорожного движения при финансовой поддержке Всемирного банка.

**Рекомендуемый источник:**

Б. Харман, М. Стэйблс и Д. Клифф (2021 г.). Руководство по расследованию аварий и отчетности – Глобальные проблемы и соображения по расследованию «безопасной системы», Рекомендации по расследованию аварий и принципы расследования аварий, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Женева, Швейцария.

# ЗАДАЧИ

В первой части этого руководства объясняется важность расследования и составления отчетов о ДТП, что подразумевается под уровнем отчетности о ДТП и почему высокая доля серьезных ДТП во всем мире не регистрируется. В нем также объясняется, что можно сделать на практике для повышения точности данных о ДТП, как анализировать модели ДТП в рамках подхода «Безопасная система» и определения степени серьезности ДТП.

Во второй и третьей частях руководства кратко излагаются важные рекомендации и принципы, которым необходимо следовать при расследовании ДТП.



## ПРИМЕЧАНИЕ:

Во второй и третьей частях данного руководства объясняется, что подход к расследованию касается ДТП, влекущих за собой смерть или серьезные травмы, или когда по причинам общественного интереса требуется тщательное расследование. Незначительные аварии не требуют описанного углубленного расследования.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

## Руководство по расследованию и отчетности о ДТП

### ЧАСТЬ 1 – ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И РАССЛЕДОВАНИЯ В РАМКАХ «БЕЗОПАСНОЙ СИСТЕМЫ»

- 1.1. Понимание важности точных отчетов о ДТП
- 1.2. Определения ДТП со смертельным исходом и травмами
- 1.3. Процесс расследования аварий
  - 1.3.1. Отчетность о ДТП и безопасный системный подход
  - 1.3.2. Применение проверки «Безопасной системы» при ДТП с серьезными травмами (пример)
- 1.4. Отчетность о ДТП со смертельным исходом и травмами – Проблемы
- 1.5. Повышение уровня отчетности о ДТП
- 1.6. Понимание разницы между зарегистрированными и незарегистрированными смертельными исходами и травмами в результате ДТП
- 1.7. Пример из Новой Зеландии – Улучшение отчетности о ДТП

### ЧАСТЬ 2 – РУКОВОДСТВО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ДТП

2. Введение в расследование ДТП
  - 2.1. Определение расследования ДТП
  - 2.2. Процесс расследования ДТП
  - 2.3. Источники доказательств
  - 2.4. Определение доказательств
  - 2.5. Следственное поведение
  - 2.6. Цель расследования ДТП
  - 2.7. Подходы к расследованию ДТП
  - 2.8. Лица, попавшие в аварию
  - 2.9. Вещественное доказательство
  - 2.10. Резюме

### ЧАСТЬ 3 – ПРИНЦИПЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВАРИЙ

3. Введение в принципы расследования ДТП
  - 3.1. Первоначальное действие
  - 3.2. Предварительное расследование
  - 3.3. Определение места ДТП
  - 3.4. Принципы обмена
  - 3.5. Основное и вторичное место происшествия
  - 3.6. Получение первоначального отчета о ДТП
  - 3.7. Сообщения перед прибытием на место происшествия
  - 3.8. Оперативная явка на место ДТП
  - 3.9. Направление к месту ДТП
  - 3.10. По прибытии на место ДТП
  - 3.11. Порядок действий

- 3.12. Предотвращение загрязнения улик
- 3.13. Ведение и фиксирование заметок
- 3.14. Другие соображения на месте происшествия
- 3.15. Осмотр места происшествия
- 3.16. На что следует обратить внимание во время осмотра места происшествия
- 3.17. Проведение обыска на месте происшествия
- 3.18. Предметы, оставленные подозреваемым на месте происшествия
- 3.19. Запись, фотографирование и сбор улик
- 3.20. Опрос свидетелей на месте происшествия
- 3.21. Направление местных запросов
- 3.22. Обход домов
- 3.23. Заключение

#### ПРИЛОЖЕНИЕ А – КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ

# ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

## 1 Глобальные проблемы и соображения расследования в рамках «безопасной системы»

### 1.1. Понимание важности точных отчетов о ДТП

При ознакомлении с глобальными тенденциями в области безопасности дорожного движения обычно упоминается количество людей во всем мире, которые ежегодно погибают и получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. В Докладе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о глобальном состоянии безопасности дорожного движения (2018)<sup>1</sup> сообщается, что в 2016 году, по оценкам, 1,35 миллиона человек погибли и от 20 до 50 миллионов человек получили травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. Эти цифры являются приблизительными, основанными на опросах и формуле, применяемой ВОЗ, поскольку во многих странах не регистрируется точное абсолютное количество.

Без полных и точных данных о дорожно-транспортных происшествиях руководители организаций, занимающихся вопросам безопасности дорожного движения, не могут составить полное представление о количестве смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий или рассчитать издержки, связанные с ситуацией в области травматизма на дорогах в конкретной стране, регионе или городе. Такую информацию, как точное количество смертей и серьезных травм, где, когда и почему происходят аварии, тип задействованных транспортных средств, демографические данные жертв и их участие (например, пассажиры автомобилей, мотоциклисты, пешеходы и т.д.), можно полностью понять только благодаря точным данным о ДТП. Кроме того, именно на основе точных данных можно планировать полностью обоснованные контрмеры по обеспечению безопасности дорожного движения. Точные данные о ДТП получены непосредственно в результате тщательного расследования и отчетности полиции.

Такие инициативы, как целевые улучшения дорожной техники, законодательные инициативы, целенаправленная деятельность правоохранительных органов и поддержка кампаний по повышению осведомленности общественности, требуют точной информации о ДТП для обоснования их развития. Точные данные позволяют понять проблему ДТП со смертельным исходом и серьезными травмами (СИСТ) и провести всестороннее и осознанное планирование. Точные данные о ДТП позволяют руководителям и учреждениям в области безопасности дорожного движения отслеживать тенденции с течением времени и эффективность принимаемых мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

### 1.2. Определения ДТП со смертельным исходом и травмами

Обычно применяются следующие определения травм в результате дорожно-транспортных происшествий;

- **Смертельный исход** – смерть в результате полученных травм в течение 30 дней после ДТП
- **Серьезная травма** – переломы, сотрясение мозга, тяжелые порезы, другие травмы, требующие медицинской помощи или содержания в больнице
- **Легкая травма** – травма, которая не является серьезной, но требует оказания первой помощи или причиняет дискомфорт или боль пострадавшему.

### 1.3. Процесс расследования аварий

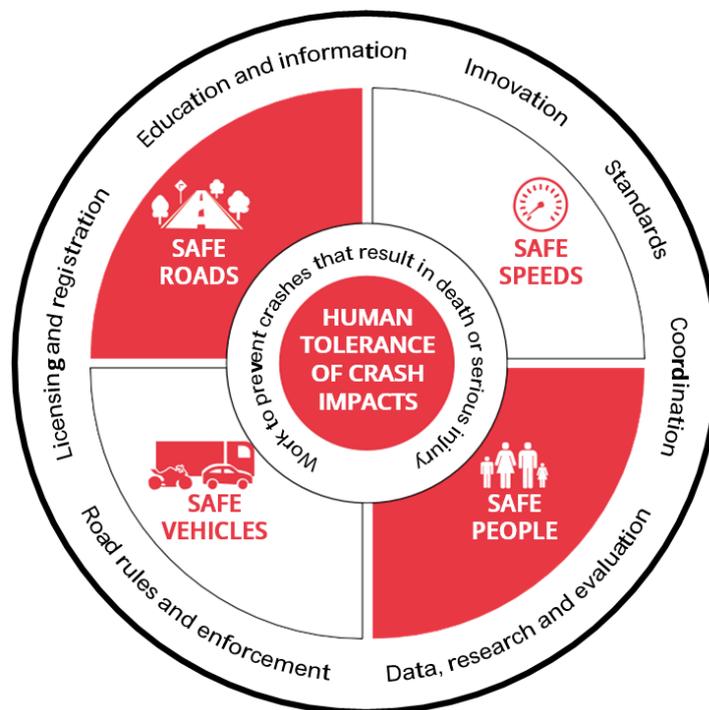
#### 1.3.1 Отчетность о ДТП и безопасный системный подход

Когда происходит расследование дорожно-транспортного происшествия, полиция традиционно уделяет внимание виновности водителей и сбору доказательств. Это остается важным аспектом, но более широкий подход к выявлению системных ДТП, которые привели к аварии, дает ценную информацию, позволяющую планировать и применять меры безопасности дорожного движения при выявлении рисков.

Путем расследования ДТП в отношении «безопасной системы» определяется, какая часть каждого компонента системы способствовала ДТП.

<sup>1</sup> Глобальный отчет о состоянии безопасности дорожного движения, Всемирная организация здравоохранения (2018 г.), источник: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>

Диаграмма 1 показывает элементы безопасного системного подхода к безопасности дорожного движения



Расследование ДТП, ориентированное на «безопасную систему», изначально сосредоточено на отдельном ДТП. За счет сбора данных о ДТП и анализа данных по множественным ДТП дальнейший анализ позволяет выявить более широкие тенденции и риски, связанные с ДТП.

### 1.3.2 Применение проверки «Безопасной системы» при ДТП с серьезными травмами (пример)

Следующий сценарий представляет собой пример того, как при расследовании ДТП можно собрать информацию, которая позволяет проанализировать событие с точки зрения того, как «система» допустила ДТП.



«В час ночи в субботу 19-летний водитель-мужчина, недавно сдавший экзамен на получение водительских прав, едет домой по неосвещенной сельской дороге. Он движется со скоростью 95 км/час; дорога имеет ограничение скорости 90 км/час, не имеет асфальтированных обочин или рифленых полос (полос, звуком и вибрацией предупреждающих водителей, когда те съезжают с дорожной полосы), и в пределах нескольких метров от проезжей части растут большие деревья. Водитель управляет автомобилем 1998 года выпуска, который не оборудован подушками безопасности, антиблокировочной тормозной системой (ABS) или электронной программой стабилизации (ESP). Перед тем, как покинуть работу, водитель употребил алкоголь, не пристегнут ремнем безопасности и устал после окончания работы в местном ресторане.

Когда он едет по пологому левому закруглению дороги, он отвлекается на текстовое сообщение на своем мобильном телефоне, и обнаруживает, что ушел слишком далеко влево. Он резко поворачивает руль, чтобы выправить свое положение на дороге. Он реагирует слишком сильно, теряет контроль над автомобилем и его заносит боком, уводя за противоположную сторону дороги. Автомобиль налетает боком на придорожное дерево и удар приходится со стороны двери водителя. Водитель ударяется головой о оконную стойку и получает серьезные травмы: тяжелая травма головы, внутренние травмы, перелом руки и ноги. Проезжающий автомобилист обнаружил место аварии вскоре после того, как она произошла; скорая помощь прибыла в течение 15 минут и водитель был госпитализирован.

Традиционный взгляд на аварию, подобный этому примеру, заключался в том, чтобы возложить вину на молодого человека, стремительно превышающего скорость, на невнимательного водителя и или водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения и не пристегнутого ремнем безопасности. Однако тщательное и всестороннее расследование, позволяющее выявить “все” способствующие факторы, может помочь предотвратить повторение такого типа аварий.

При расследовании аварий с использованием «безопасной системы» используется следующий подход.



**Безопасная скорость** – проезжая часть представляет собой неразделенную сельскую дорогу, по которой транспортные средства могут пересекать осевую линию. На проезжей части нет уличного освещения, зато есть придорожные деревья. Эта дорожная среда рассчитана на ограничение скорости не более 70 км/час. 70 км/час – это безопасная система, согласованная с ограничением скорости для данной дорожной среды. Тщательная реконструкция происшествия, которая собирает доказательства в виде следов скольжения шин и оценивает точные повреждения транспортного средства, позволяет полиции использовать компьютерное программное обеспечение для реконструкции аварии с целью скорости движения до аварии.

#### **Способствующие факторы**

1. Ограничение скорости 90 км/час на 20 км/час выше проектных спецификаций для дороги.
2. Водитель превышал разрешенную скорость на 5 км/час, а проектную скорость – на 25 км/час.



**Безопасные дороги и обочины** – будет записано точное место аварии, и следует отметить, что проезжая часть не имеет освещения, а также срединных или придорожных барьеров. Совершенно очевидно, что если водитель совершает ошибку, столкновение с придорожным деревом представляет собой серьезную опасность, и на дороге отсутствуют преграды, предотвращающие такое столкновение. На ней отсутствуют рифленые полосы или асфальтированные обочины, чтобы предупредить невнимательного водителя или предотвратить занос автомобиля на нестабильную неасфальтированную поверхность обочины. Поверхность дороги также будет проверена для того, чтобы определить, могла ли ее поверхность способствовать потере контроля.

#### **Способствующие факторы**

3. На дороге не хватало основных средств безопасности, как описано (отсутствие центральных или боковых барьеров, асфальтированных обочин или рифленых полос), которые могли бы предотвратить потерю управления, выезд на другую сторону дороги или столкновение с деревом.



**Безопасные транспортные средства** – будут записаны марка, модель и год выпуска транспортного средства. Будет проведен механический осмотр для проверки протектора, состояния и давления шины. Эффективность тормозов, рулевое управление, ремни безопасности и пригодность к эксплуатации будут проверяться, чтобы определить, повлияла ли неисправность транспортного средства на аварию или результат травмы. Следует отметить, что, поскольку автомобиль был модели 1998 года, в нем отсутствовали боковые защитные дуги, подушки безопасности для защиты головы и боковых сторон, а также ESP для предотвращения такой аварии с потерей управления. Транспортному средству не хватало средств безопасности, необходимых для защиты водителя.

#### **Способствующие факторы**

4. Любые неисправности транспортного средства будут идентифицированы, а марка, модель и год выпуска будут добавлены в базу данных о авариях, чтобы получить представление о том, насколько эффективно этот тип транспортного средства работает при боковом столкновении с точки зрения защиты пассажиров.



**Безопасный участник дорожного движения** – будут записаны все данные о водителе, а также будет взят и проанализирован образец крови для определения того, могло ли повлиять на ситуацию содержание алкоголя в крови. Будет записана полная информация обо всех травмах, а также будет указано, был ли пристегнут ремень безопасности. Будут наведены справки по месту работы водителя. Должны быть установлены рабочие записи, подтверждающие переработку за неделю до аварии, а также неэффективные правила охраны здоровья и безопасности, позволяющие сотрудникам ресторана употреблять алкоголь перед поездкой домой. Будет проверен мобильный телефон, чтобы установить факт и время получения сообщения, а также будет допрошен водитель, чтобы записать его заявление о том, что произошло.

#### **Способствующие факторы**

5. Воздействие алкоголя
6. Усталость после долгого рабочего дня
7. Плохая политика со стороны владельца ресторана в отношении здоровья и безопасности работников
8. Несоблюдение правила в отношении использования ремня безопасности
9. Молодой возраст и неопытность водителя

## 10. Отвлечение на мобильный телефон



**Реагирование на ДТП** – Персонал скорой помощи – это высококвалифицированные медики, которые быстро реагируют и стабилизируют состояние пострадавшего, прежде чем доставить его в ближайшую больницу для оказания помощи при травмах в течение 45 минут.

### **Способствующие факторы**

#### 11. Не установлены

Хотя приведенный пример не является исчерпывающим, он предназначен для иллюстрации того, как следует проводить тщательное расследование, чтобы собрать все соответствующие факторы, которые выходят за рамки одного лишь поведения водителя. Требуется обучение и постоянное развитие навыков, чтобы повысить квалификацию специализированной полиции для проведения всесторонних расследований ДТП.

Вся соответствующая полученная информация записывается, кодируется и своевременно вводится в базу данных о ДТП и регулярно анализируется для определения тенденций.

Обзор «безопасной системы» также в конечном итоге будет учитывать кластеры аварий, которые могут определять такие закономерности, как места с высоким риском аварий, время и дни недели с высоким риском, употребление алкоголя или неправильно применяемые ограничения скорости. Для определения тенденций будут проанализированы уровень правоприменения со стороны правоохранительных органов и поведенческие индикаторы, такие как показатели вождения в состоянии алкогольного опьянения, скорость и обследования ремней безопасности.

В качестве примеров при проверке также может быть рассмотрен объем произвольных проверок дыхания водителей, проводимых полицией в те часы, когда высока вероятность высокого содержания алкоголя в крови (время и дни недели, когда вождение в состоянии алкогольного опьянения достигает своего пика). В ходе проверки будут рассмотрены уровни соблюдения скорости или использования ремней безопасности, а также будет проведена оценка того, проводятся ли кампании по повышению осведомленности общественности, направленные на сдерживание такого поведения. Эти важные части системы будут оценены, и любые недостатки будут устранены в рамках пересмотра «безопасной системы».

## 1.4. Отчетность о ДТП со смертельным исходом и травмами – Проблемы

Зарегистрированные аварии СИСТ (со смертельным исходом и серьезными травмами) значительно ниже реальных уровней.

Причины, по которым количество сообщений о ДТП часто бывает низким, сложны и сильно различаются между странами и внутри стран. Однако причины, которые, как было показано, влияют на показатели отчетности, заключают в следующем:

- Некоторые жертвы или их ближайшие родственники предпочитают не сообщать о смерти в полицию;
- Водители, получившие травмы (например, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения или не имеющие водительских прав), могут не сообщать о своих травмах в полицию, чтобы избежать привлечения к ответственности;
- Полиция может не располагать ресурсами или системами, позволяющими им выезжать на места происшествий в отдаленных сельских районах (например, нет транспортных средств, горючего или персонала для оказания помощи);
- Полиция, прибывающая на место ДТП, может неточно регистрировать травмы или не полностью сообщать обо всех раненых, если у пассажиров транспортного средства обнаружены множественные травмы;
- Полиция не может отслеживать состояние пострадавших после ДТП, чтобы полностью собрать информацию о полученных травмах в полном объеме, когда о них станет известно (например, сразу после ДТП, внутренние травмы и внутреннее кровотечение, отсроченное сотрясение мозга, переломы и другие серьезные травмы не могут быть распознаны сразу и могут стать очевидными только после начала лечения в больнице);
- Бумажные или некачественные процессуальные системы могут не позволять правильно сопоставлять или точно вводить данные о ДТП;
- Данными можно манипулировать для уменьшения количества аварий СИСТ, чтобы создать впечатление снижения травматизма на дорогах;

- О травмах велосипедистов, пешеходов и молодежи сообщается гораздо меньше.

Исследования показали, что о некоторых классах аварий сообщается реже. Проведенное в Индии исследование 2009 года<sup>2</sup> показало, что из 511 случаев травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, о которых не было сообщено в полицию и стало известно только в ходе больничного исследования, в 500 случаях (97,8%) была названа причина для отказа от сообщения о происшествии в полицию. Основная из названных причин не обращения в полицию – *бегство водителя с места дорожного происшествия* – разделилась поровну на две части (другая сторона сбежала после аварии (32,4%) и помощь не понадобилась (31,8%)); за ней следует *урегулирование спора между сторонами* (20,4%).

Несмотря на то, что систематическое занижение сведений о травмах в результате ДТП с СИСТ является глобальной проблемой, это часто не осознается или не понимается полицией или ведомствами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения, а «сообщенные» данные о СИСТ и данные о незначительных травмах в результате ДТП ошибочно принимаются как точные данные об истинных показателях травматизма. Требуется тщательный анализ расследования аварий и отчетности, чтобы понять причины занижения сведений в данной местности.

Существует риск, связанный с тем, что местами, в которых чаще всего сообщается о авариях с СИСТ, считаются крупные города или городская местность, потому что количество сообщений СИСТ в этих районах, как правило, выше. Проблема СИСТ в отдаленных или сельских районах часто считается незначительной, однако на самом деле оказалось, что она намного больше, но сведения о ней значительно занижаются.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Занижение сообщаемых полиции сведений о травмах в результате дорожно-транспортных происшествий: результаты из двух источников данных в городских районах Индии – Ракхи Дандона, Дж. Анил Кумар, М. Абдул Амир, Дж. Брахмананда Редди и Лалит Дандона, (2009 г.); данные получены по ссылке: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2779560/>.

<sup>3</sup> Для получения дополнительной информации о занижении сведений в сельской местности см. публикацию Zwerling, C. S., Peek-Asa, C., Whitten, P. S., Choi, S., Sprince, N. L., & Jones, M. P. (2005). Дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом в сельских и городских районах: разбивка показателей на способствующие факторы. Профилактика травм: журнал Международного общества профилактики травм детей и подростков, 11 1, 24-8.

## 1.5. Повышение уровня отчетности о ДТП

При обсуждении дорожно-транспортных происшествий важно различать относительную важность типов аварий и относительные инвестиции, которые следует применить для расследования различных категорий аварий.

По оценкам, во всем мире каждый день погибает, в среднем, 3 800 человек и от 55 000 до 137 000 человек получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. Общее количество «всех» ДТП (включая ДТП без травм) всех видов, которые происходят каждый день во всем мире, неизвестно, но было бы огромным. Большинство аварий являются незначительными и связаны лишь с материальным ущербом и легкими травмами или без них. Пик незначительных аварий обычно приходится на дневные поездки на работу, когда большое количество транспортных средств движется по дорогам в перегруженных сетях. Предотвращение мелких столкновений не является основным направлением безопасности дорожного движения. Однако существуют экономические императивы для сокращения и быстрого реагирования на незначительные аварии, а также для уменьшения их за счет улучшения управления дорожным движением.

Столкновения с СИСТ чаще связаны с более высокими скоростями, вождением в состоянии алкогольного опьянения и уязвимыми участниками дорожного движения (например, пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами), и чаще происходят в сельской местности. Столкновения с СИСТ являются основным направлением усилий по обеспечению безопасности дорожного движения, поскольку они приводят к огромным расходам сообществ на лечение и восстановление здоровья. Понимание истинного количества и причин аварий СИСТ дает наилучшие возможности для их предотвращения.

Для того, чтобы иметь возможность всесторонне расследовать каждое происшествие, полиции потребуется колоссальное время и это, как правило, выходит за рамки их возможностей. По этой причине всестороннее расследование аварий и отчетность должны быть сосредоточены на столкновениях с СИСТ.

Ошибочное сосредоточение внимания на предотвращении «всех» ДТП может привести к:

- инвестициям в безопасность дорожного движения в тех местах, где происходит большое количество мелких аварий, которые отвлекают органы безопасности дорожного движения от рассмотрения мест происшествий с СИСТ (часто – сельские районы или дороги с большим количеством уязвимых участников дорожного движения);
- нацеленности полиции на правоприменительную деятельность по времени и дням недели, которая не предотвратит аварии с СИСТ (например, чрезмерное сосредоточение внимания на небольших авариях в пригородных поездках в дневное время в ущерб ДТП с высоким содержанием алкоголя в крови в ночное время в выходные дни);
- неправильному толкованию большого количества мелких ДТП на низкой скорости как основной проблемы и непониманию гораздо меньшего количества причин дорого обходящихся ДТП с СИСТ как вопросу безопасности дорожного движения, которому необходимо уделять внимание (например, столкновения, связанные с движением на высокой скорости и вождением в состоянии алкогольного опьянения);
- интерпретации уменьшающегося количества зарегистрированных ДТП, как показателя того, что количество ДТП с СИСТ также уменьшается, что, как правило, не соответствует действительности.

По этим причинам важно, чтобы данные о ДТП и тенденции анализировались отдельно от данных о незначительных ДТП.

## 1.6. Понимание разницы между зарегистрированными и незарегистрированными смертельными исходами и травмами в результате ДТП

“

*Анализ и создание основы для устранения несоразмерного разрыва между зарегистрированными и незарегистрированными несчастными случаями со смертельным исходом и травмами является жизненно необходимым шагом для того, чтобы страны могли снизить бремя смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в соответствии с целями и задачами Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения.<sup>4</sup>*

В идеале, каждый раз, когда происходит авария с СИСТ, на место ДТП должна прибывать команда хорошо обученных полицейских, которая расследует столкновение, выявляет способствующие факторы, точно фиксирует полученные травмы, сведения о пострадавших, время, дату и место происшествия, а также другие данные, и отправляет подробный отчет. Этот отчет, в свою очередь, будет введен в базу данных о ДТП, которая предоставит исчерпывающее представление о ситуации с дорожно-транспортными

происшествиями с СИСТ в данном месте, так что будет известно истинное количество смертей и серьезных травм, а также будут известны места с высокой частотой ДТП и причины ДТП. Это также позволяет отслеживать количество несчастных случаев с СИСТ с течением времени. Однако во многих странах с низким и средним уровнем доходов такая ситуация, как правило, не наблюдается, и показатели уровня отчетности о ДТП (количество зарегистрированных ДТП по сравнению с фактическим количеством произошедших ДТП) рассчитываются приблизительно.

В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год содержится подробная информация о количестве погибших, зарегистрированных в большинстве стран, а также о предполагаемом количестве погибших.

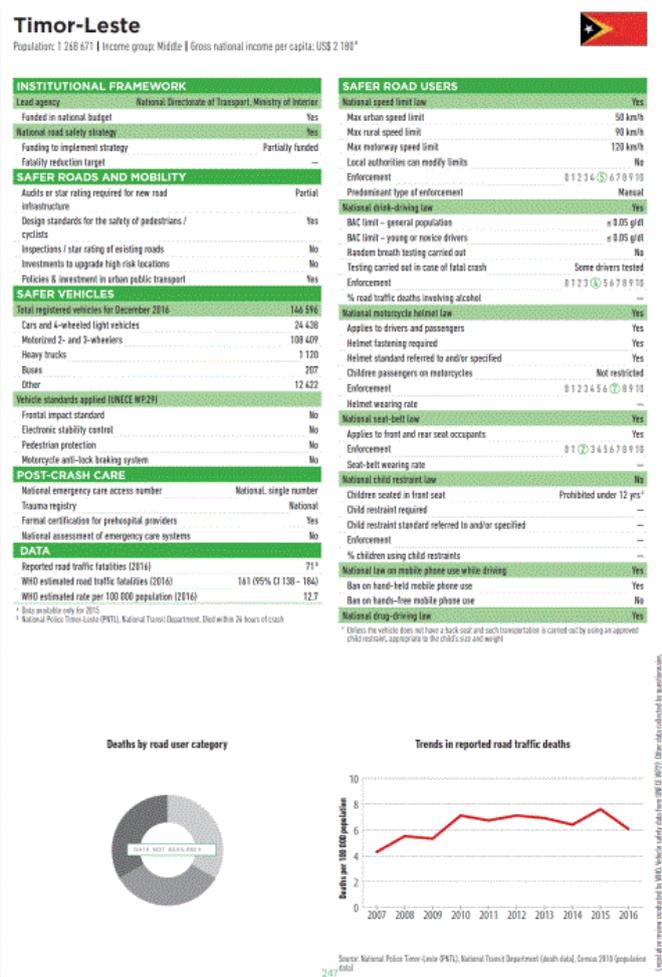
Пример информации о стране представлен на Диаграмме 2.

**Диаграмма 2 – Отчет ВОЗ о глобальном состоянии (2018 г.) – Пример информации о профиле страны (Восточный Тимор)**



**71**  
зарегистрированный смертельный случай на дорогах

**161**  
оцениваемое ВОЗ количество смертей на дорогах



Этот пример показывает как количество зарегистрированных смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий, так и количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, оцениваемое ВОЗ.

На глобальном уровне, в среднем, только 16% смертей на дорогах регистрируется в странах с низким уровнем дохода, и 49% – в странах со средним уровнем дохода.

<sup>4</sup> Руководство по возможностям и вызовам в области безопасности дорожного движения: профили стран с низким и средним уровнем доходов: Всемирный банк, 2020 г., стр. 22 – источник: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/33363>

**Рисунок 1<sup>5</sup> – Средний уровень регистрируемых смертельных исходов в результате дорожно-транспортных происшествий в разбивке по уровню доходов стран**

Анализ безопасности дорожного движения Всемирного банка на основе данных Всемирной организации здравоохранения	Процент занижающих отчетность стран с низким, средним и высоким уровнем доходов
Классификация стран	Доля занижения сведений о погибших в дорожно-транспортных происшествиях
Низкий уровень дохода	84%
Средний уровень дохода	51%
Высокий уровень дохода	11%

Поскольку такой большой объем данных не регистрируется, это препятствует пониманию масштабов проблемы дорожной травмы и понесенных затрат на здоровье, реабилитацию, потерю производительности, материальный ущерб и другие расходы. Это также приводит к неадекватному пониманию того, где, когда и почему происходят ДТП с СИСТ, а также демографических характеристик пострадавших.

<sup>5</sup> Руководство по возможностям и проблемам в области безопасности дорожного движения: профили стран с низким и средним уровнем доходов: Всемирный банк, 2020 г., стр. 22

## 1.7 Пример из Новой Зеландии – Улучшение отчетности о ДТП

### Практический пример – повышение уровня отчетности о ДТП в Южном полицейском округе Новой Зеландии

В 2000 году в Новой Зеландии сравнение серьезных травм, полученных в результате ДТП, о которых сообщила полиция, и данных о госпитализации потерпевших в ДТП показало, что соотношение зарегистрированных серьезных травм и госпитализаций составило 56% и 55% в двух регионах Новой Зеландии – Отаго и Саутленде, соответственно. Это означало, что на каждые 100 пострадавших в результате ДТП, поступивших в больницу, полиция сообщила лишь о чуть более чем половине пострадавших. На национальном уровне этот показатель был ниже, и коэффициент отчетности неуклонно снижался. В 2000 году уровень отчетности достиг 36%.

Помимо очевидного занижения сведений, были и другие проблемы с качеством и точностью протоколов дорожно-транспортных происшествий (ПДТП), заполняемых полицией. Отчеты иногда были неполными или не отправлялись в Управление по безопасности наземного транспорта (LTSA), которое в то время отвечало за ввод данных, кодирование и анализ отчетов о ДТП. Травмы часто регистрировались неточно, если вообще регистрировались. Часто сведения о местах ДТП были неточными, а уровни алкоголя в крови и предаварийная скорость регистрировались не во всех случаях. Такое сочетание неполного представления данных о несчастных случаях и недостающих данных привело к потере важных данных о ДТП, занижая как фактические уровни дорожных травм, так и факторы, способствующие ДТП.

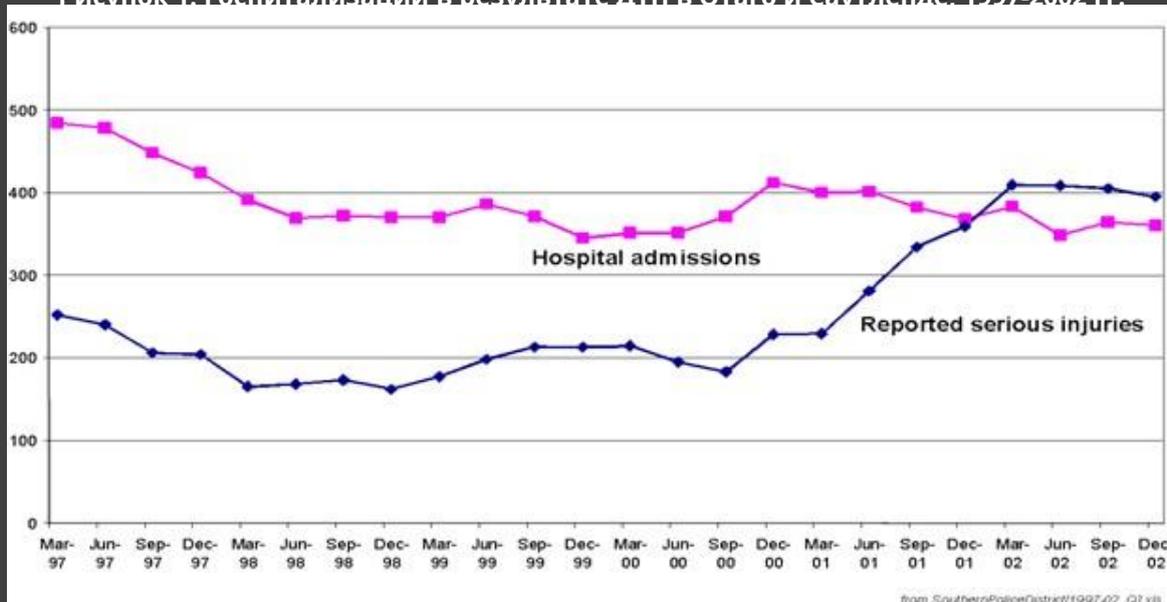
В ответ на сложившуюся ситуацию, полиция и LTSA совместно приступили к улучшению отчетности о ДТП. Точные данные о дорожно-транспортных происшествиях рассматривались как источник информации. Первым шагом на пути к улучшению данных было проведение серии учебных занятий, чтобы дать сотрудникам полиции понимание относительно важности точных данных, общих недостатков ПДТП и способов улучшения отчетности. Было подготовлено и предоставлено всему персоналу простое напоминание о расследовании аварии для устранения часто встречающихся ошибок.

Следующим шагом стала разработка системы аудита файлов ДТП для каждого полицейского участка. Каждый файл ДТП подвергался централизованной проверке для обеспечения точности и подтверждения того, что вся необходимая информация была отправлена в LTSA.

Этот процесс аудита улучшил показатели отчетности и качество отчетов. Например, он обеспечил регистрацию каждого уровня алкоголя в крови (в том числе, ниже допустимого), что значительно улучшило данные о причастности алкоголя к столкновениям. Кроме того, полиция также связывалась с пострадавшими в аварии через неделю или 10 дней после аварии, чтобы обновить детали о их травмах, поскольку пострадавшие часто не вполне осознают всю степень своих травм сразу после аварии, а с водителями связывались, чтобы убедиться в том, что были зафиксированы все данные о пассажирах, включая все данные о их травмах.

В результате обучения и нового процесса аудита коэффициент отчетности для Южного полицейского округа вырос с 55% в 2000 году до 115% к 2002 году. На каждые 100 госпитализированных раненых полиция сообщала о 115 серьезных травмах (серьезные травмы не всегда приводят к госпитализации, поскольку лечение может проходить в медицинских центрах или амбулаторно). Достигнутый коэффициент отчетности более точно отражает реальный уровень серьезной дорожной травмы. За тот же период количество госпитализаций пострадавших в ДТП, зарегистрированное системами регистрации общественного здравоохранения, было стабильным, что указывает на то, что фактический уровень дорожных травм не повысился, а значительное увеличение числа зарегистрированных травм было связано с улучшением отчетности. На Рисунке 3 показано, как в период с 1997 по 2002 год улучшилось количество сообщений полиции Отаго и Саутленда о серьезных травмах.

Рисунок 1. Госпитализации в результате ДТП в Отаго и Саутленде, 1997-2002 гг.



Полиция Новой Зеландии и LTSA продемонстрировали, что надежные системы сообщений о ДТП могут значительно повысить уровень сообщений о ДТП. Улучшенная система отчетов о ДТП позволяет собирать важную информацию, которая формирует основу для сбора данных о безопасности дорожного движения, которую можно использовать в эффективной программе дорожной полиции и более точно определять, где, когда и почему происходят ДТП.

Дальнейшие инициативы включали переход от бумажного к электронному процессу отчетности о ДТП, чтобы ускорить составление отчетов о ДТП, уменьшить количество ошибок и избежать утерянных или неотправленных отчетов.

# ЧАСТЬ ВТОРАЯ – Руководство по расследованию ДТП

## 2 Введение в расследование ДТП полицией

При вызове на место дорожно-транспортного происшествия от полиции часто требуется расследовать обстоятельства, которые способствовали или непосредственно привели к аварии, и составить отчет (протокол). Важно отметить, что прибывающая на место ДТП полиция должна установить все факты, относящиеся к делу.

Сотрудник по расследованию – это лицо, на которое возложена ответственность за изучение всех соответствующих обстоятельств, которые способствовали или привели к аварии. Проводящий расследование сотрудник полиции должен провести все необходимые мероприятия для установления обстоятельств того, что именно произошло до, во время и сразу после аварии. Чтобы оценить роль следователя, необходимо рассматривать как определение, так и цель расследования, а также рассматривать отчетность о дорожно-транспортном происшествии как процесс.

Любое расследование ДТП должно быть объективным и касаться точного сбора, регистрации и представления доказательств. Следователи должны убедиться в том, что они объективно собирают все доказательства, относящиеся к аварии, и гарантировать, что расследование проводится в рамках правовых рамок, регулирующих процедуры расследования.

### 2.1. Определение расследования ДТП

Расследование ДТП – это объективная оценка действия, ошибки, ситуации или события с целью выявления как можно более подробных факторов, которые привели или способствовали возникновению ДТП (и любых полученных в результате ДТП травм). Цель расследования состоит в том, чтобы точно собрать, зарегистрировать и сообщить обо всех соответствующих обстоятельствах, связанных с аварией, чтобы определить, что вызвало аварию, имело ли место какое-либо нарушение закона, и/или назначить ответственность за происшествие – например, другие факторы, которые могли сыграть свою роль, как описывалось ранее.

**В целях определения дорожно-транспортного происшествия его можно определить следующим образом:**

“Авария, также называемая дорожно-транспортным происшествием, столкновением транспортного средства или автомобильной аварией, происходит тогда, когда транспортное средство сталкивается с другим транспортным средством, пешеходом, животным, мусором на дороге или другим неподвижным препятствием – таким как дерево, столб или здание. Дорожные аварии часто приводят к травмам, инвалидности, смерти и материальному ущербу, а также к финансовым потерям как для общества, так и для отдельных лиц. (Педен, Скапфилл и др. 2004 г.)

**Для целей расследования ДТП это может быть определено следующим образом:**

“Расследование аварии – это поиск истины в интересах общественного здоровья, безопасности и справедливости в соответствии с требованиями закона.

Следователь – это лицо, которому поручено провести расследование конкретного дорожно-транспортного происшествия.

## 2.2 Процесс расследования ДТП

Учитывая вышеизложенное, следователь должен предпринять следующие действия:

1. Установить, что произошло ДТП.
2. Собрать доказательства и провести объективную оценку всех соответствующих фактов, связанных с аварией. Это должно включать в себя:
  - точное количество смертей и описания всех травм всех пострадавших, включая последующее наблюдение за пострадавшими через несколько дней после аварии, чтобы гарантировать, что все травмы точно зарегистрированы
  - тип задействованных транспортных средств
  - демографические данные пострадавших (например, пол, возраст, этническая принадлежность и т.д.) и их участие (например, пассажиры автомобилей, мотоциклисты, пешеходы и т.д.), и
  - ключевые способствующие факторы
3. Установить местонахождение любой виновной стороны или сторон.
4. Установить связь между нарушителем (или нарушителями) и аварией.
5. Записать и сообщить любую другую соответствующую информацию для целей следствия.

## 2.3. Источники доказательств

В ходе расследования следователь может использовать основные источники доказательств. В числе прочего, к ним относятся:

1. Осмотр места столкновения.
2. Изучение улик, включая фотографирование места происшествия, измерение места происшествия и сбор вещественных доказательств на месте.
3. Опрос свидетелей.
4. Полученная информация
  - информаторы
  - свидетели
  - коллеги
5. Проверка официальных документов (например, результатов анализа крови и т.д.).
6. Осмотр транспортных средств и, в некоторых случаях, поиск вещественных доказательств.
7. Опрос нарушителей или подозреваемых.

Доказательства состоят из:

- а. Фактов
- б. Признательных показаний
- в. Документов (бумажных и/или цифровых)
- г. Вещественных улик

которые могут быть **юридически приняты** в качестве доказательств председательствующим судом для доказательства или опровержения предмета расследования.

## 2.5. Следственное поведение

Каждый следователь несет ответственность за юридическое установление и использование процессов установления фактов, которые проводятся беспристрастным и объективным образом, с целью установления соответствующих фактов и вынесения рекомендаций в отношении их связи с аварией.

О стандартах правоохранительного органа можно судить по этическому поведению ее сотрудников. Одно бездумное действие может негативно сказаться на репутации полиции и подорвать доверие общества к расследованию.

Поскольку успех деятельности следователей часто зависит от добровольного сотрудничества со стороны общественности, крайне важно, чтобы их поведение соответствовало обстоятельствам, в которых они оказались, и соответствовало любому лицу или лицам, к которым они обращаются.

В частности, когда на следователя возлагается ответственность расследовать ДТП со смертельным исходом или серьезными травмами, он должен проявлять высокий уровень честности, чтобы гарантировать, что жертвы, их семьи и друзья, а также суды будут уверены в качестве их работы. Полиция должна информировать семьи пострадавших/погибших о ходе расследования.

## 2.6. Цель расследования ДТП

Расследование аварии сочетает в себе навыки расследования с научными принципами, относящимися к авариям. Целью расследования аварии является установление:

- степени ответственности (и/или виновности) вовлеченного лица или лиц.
- последовательности событий и способствующих факторов, которые привели к аварии, а также выявление причин и способствующих факторов для выработки рекомендаций по предотвращению возникновения аварий в будущем.

Дорожные аварии не происходят случайно и связаны с ошибками в системе. Применяя анализ, сфокусированный на «безопасной системе», как описано в Части 1, можно определить вклад каждого компонента системы.

## 2.7. Подходы к расследованию ДТП

Подход к расследованию ДТП основан на логической оценке лица (лиц) и объектов, участвовавших в ДТП, а также на непредвзятом взгляде на все возможные факторы (причины), способствовавшие дорожно-транспортному происшествию. Это включает изучение лиц, включая потерпевших, истцов и свидетелей, которые могут что-то знать об обстоятельствах, а также водителя, подозреваемого или правонарушителя.

## 2.8 Лица, попавшие в аварию

Жертвы, заявители и свидетели должны быть опрошены, и в ходе опроса следователь стремится уточнить и зафиксировать всю информацию, которую может предоставить лицо об обстоятельствах события.

Установление фактов посредством опроса людей – это точный процесс, требующий навыков, терпения и понимания человеческой природы. Доказательства, полученные от людей, будут иметь разную степень надежности из-за человеческой ошибки, неопределенности и/или несовершенства. Человеческая память не безупречна, и люди могут иметь разную степень запоминания, быть предвзятыми или просто ошибаться, требуя подтверждения своих утверждений независимыми способами.

## 2.9. Вещественное доказательство

Сотрудник, проводящий расследование, должен оценить потенциальную доказательную ценность всех соответствующих вещественных доказательств, связанных с аварией, и должен понимать:

- a) что собой представляет вещественное доказательство;
- b) как собрать и сохранить вещественные доказательства;
- c) как извлечь максимальную пользу из той информации, которую дает вещественное доказательство;
- d) как интерпретировать полученную информацию.

Вещественное доказательство является фактическим доказательством и не подвержено другим воздействиям, влияющим на человеческую память или воспоминания. Оно всегда рассказывает одну и ту же историю. Оно не может быть сфабриковано. Только лишь неспособность найти, сохранить, изучить и понять вещественное доказательство может уменьшить его ценность.

На любом месте ДТП есть контакт с физическими предметами и между ними. Соответственно, может происходить загрязнение места происшествия людьми и сопутствующими объектами, либо взаимный обмен следами между этими объектами и окружающей средой на месте ДТП. Принцип, согласно которому каждый контакт оставляет свои следы, известен как «принцип обмена».

Скольжения и потертости шин, выбоины, царапины, обломки транспортных средств, одежда, материалы, отпечатки пальцев, отпечатки ног, следы инструментов, пятна крови, осколки стекла, волосы, трава и почва являются примерами физических следов, которые могут помочь в установлении фактов.

Вещественные доказательства включают любые материалы – твердые, жидкие или газообразные. Участвовавший в аварии автомобиль, оставленные обломки, содержимое бутылки или запах – все это могло быть вещественным доказательством. То же самое можно сказать и о фрагментах краски, крови и других следах, которые все еще могут быть доступны, даже если преступник или транспортное средство могли покинуть место ДТП или попытались скрыть доказательства аварии.

Обыск места происшествия и изучение вещественных доказательств, обнаруженных там, являются важной фазой расследования. Важно предотвратить загрязнение места аварии человеческими или естественными средствами там, где это возможно, и как можно быстрее.

Своевременное присутствие на месте ДТП и управление им обеспечат сохранность вещественных доказательств, местонахождение свидетелей и задержание возможных подозреваемых, увеличивая, тем самым, возможности точного восстановления обстоятельств ДТП.

Преимущества вещественных доказательств часто могут быть реализованы в полной мере только после экспертизы или анализа. Следовательно, следователь должен знать, кто такие соответствующие эксперты и как, когда и где можно заручиться их поддержкой. Ведущий расследование сотрудник не должен ожидать невозможного от эксперта, который может лишь оценить вещественный материал, представленный ему для дальнейшего анализа или исследования.

Бывают случаи, когда экспертиза вещественных доказательств может доказать определенные факты вне всяких разумных сомнений с использованием точных наук. Однако такая экспертиза не может быть проведена, если следователь не обнаружит и не сохранит вещественные доказательства. Опыт ученых и технических специалистов помогает, а не заменяет тщательное и своевременное расследование.

## **2.10. Резюме**

Расследование дорожно-транспортных происшествий требует применения способностей, здравомыслия и опыта, а также соблюдения норм закона и установленных принципов расследования аварий.

Подход следователя должен основываться на честности и ответственности в соответствии с ожиданиями общества. Их цель должна состоять в том, чтобы объективно определить все факторы, способствующие ДТП, подробности и травмы всех участников, и сообщить об этом точно и беспристрастно. Это также предполагает привлечение к ответственности любого лица, совершившего правонарушение.

# ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ – Принципы расследования аварий

## 3 Введение в принципы расследования ДТП

Первоначальная реакция сотрудников полиции при прибытии на место аварии и их незамедлительные действия часто определяют исход расследования. Такие немедленные или «первоначальные» действия могут в значительной степени способствовать успеху расследования и обеспечить большую точность в сообщении о способствующих факторах. И наоборот, плохие начальные действия, скорее всего, приведут к пагубным для расследования последствиям, которые могут включать в себя неспособность определить основную причину (причины) и влиять на вероятность привлечения полицией к ответственности виновных в аварии.

Первоначальные действия требуют, чтобы прибывающие на место ДТП сотрудники полиции придерживались прагматического подхода, обладали способностью рассуждать и опирались на свой собственный опыт при реагировании на ситуацию.

По прибытии на место происшествия вполне вероятно, что любые ошибки, допущенные на начальном этапе действий, не могут быть исправлены. Ошибки будут сведены к минимуму, если следователи будут внимательны к этому факту и к преходящему характеру некоторых доказательств.

Даже у опытных расследователей ДТП возникает непреодолимое желание найти очевидную причину, выявить виновную сторону или стороны и срочно восстановить движение транспортного потока. Следователи должны приступить к более важной задаче: взять на себя ответственность, контролировать место происшествия и координировать ресурсы, присутствующие на месте ДТП.



Открой свои  
глаза и разум

Без выполнения этих важных шагов следователь не сможет получить все доступные доказательства, касающиеся причин и личности причастных к делу людей и объектов. Такая поспешность реагирования без учета сохранения места происшествия, защиты доказательств, а также идентификации и учета всех участников аварии может отрицательно сказаться на результатах расследования. Дополнительное время, потраченное на тщательное изучение и обыск места происшествия, всегда окупается.

### 3.1. Первоначальное действие

**Целью начальных действий является обнаружение ВСЕХ ДОСТУПНЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ, имеющих отношение к причине происшествия, и установление ВСЕХ транспортных средств и лиц,**

Первоначальные действия должны быть предприняты для того, чтобы:

- СОХРАНИТЬ МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ в его первоначальном состоянии; и
- ПРЕДОТВРАТИТЬ ЗАГРЯЗНЕНИЕ места происшествия.

Если не будут приняты меры, следователь не сможет наблюдать место происшествия в том виде, в котором оно было в момент ДТП. Кроме того, если следователь придерживается теории о том, что, когда человек попадает и/или покидает определенное место, он приносит в это место и/или уносит с него следы обломков, таких как краска, стекло, пластик и т.д., которые могут помочь установить связь между автомобилем и столкновением, следователь будет гораздо более внимателен к необходимости принятия этих мер.

При любом расследовании место происшествия и маршруты к месту происшествия и обратно должны быть тщательно и методично исследованы при первой же возможности. Отступление от этого правила может иметь место, если подозреваемый/правонарушитель арестован на месте и необходимо заключить это лицо под стражу. В этой ситуации по-прежнему важно тщательно и при первой возможности изучить место происшествия.

Большинство расследований ДТП происходит после уведомления о столкновении, после чего на место происшествия выезжает следователь. В этом смысле их роль ретроспективна. Это – обычная роль в расследовании ДТП, которая следует обычной форме первоначальных действий.

По прибытии на место ДТП следователь должен как можно скорее рассмотреть все обстоятельства, относящиеся к тому, что произошло, когда это произошло и где это произошло, чтобы понять, почему

это произошло.

В некоторых обстоятельствах может получиться так, что никто так и не посетит место происшествия – например, из-за задержки с отчетом или из-за удаленного местоположения места ДТП. Если о аварии сообщается через несколько часов или дней после происшествия, посещение места ДТП может быть бессмысленным или нецелесообразным. Однако в случае сообщения о столкновении, повлекшем за собой смерть или серьезные травмы, следует предпринять все возможные попытки посетить и осмотреть место происшествия, чтобы подтвердить полученную информацию.

Чтобы прийти к истине, аварии и их причины определяются посредством упорядоченного сбора фактов (индукция), что, в свою очередь, позволяет делать логические выводы (дедукция). Это также позволяет применять принципы физики к этим фактам, чтобы дать возможность ретроспективно детально реконструировать событие.

### 3.2. Предварительное расследование

Непосредственная задача следователя должна заключаться в следующем:

- i. Установить, что произошла авария;
- ii. Собрать доказательства и провести объективную оценку всех соответствующих фактов, связанных с аварией. Они должны включать в себя:
  - точную информацию о любой смерти (смертях) и описание всех травм всех пострадавших (**важно выяснить, покинули ли раненые место происшествия, и зафиксировать все травмы**);
  - демографические данные пострадавших (например, пол, возраст, этническая принадлежность и т.д.) и их участие (т.е. пассажиры автомобилей, мотоциклисты, пешеходы и т.д.);
  - ключевые способствующие факторы.
- iii. Установить местонахождение подозреваемых/правонарушителей
- iv. Установить связь между правонарушителем (правонарушителями) и аварией
- v. Зафиксировать и изложить в отчете любую другую важную информацию для информирования следствия.

Все или некоторые из этих фактов, вероятно, будут установлены в результате изучения вещественных доказательств, обнаруженных на месте происшествия, независимо от наличия свидетелей.

### 3.3. Определение места ДТП

**Место дорожно-транспортного происшествия – это территория в непосредственной близости от места происшествия, на которой могут быть обнаружены улики.**

Пределы этой области будут варьироваться в зависимости от характера аварии. В одних случаях он может быть локализован, но в других может охватывать значительную территорию.

Место ДТП становится центром расследования и тем местом, откуда могут прийти многочисленные зацепки. Именно здесь, скорее всего, будут обнаружены ценные вещественные доказательства аварии и связи правонарушителя и транспортного средства с местом столкновения.

### 3.4. Принцип обмена

Следы могут использоваться для связывания людей или объектов с местами, другими людьми или объектами и часто служат отправной точкой для направления расследования. Следы помогают собрать воедино кусочки следственной головоломки – например, в каком направлении двигалось транспортное средство-нарушитель, где на дороге стоял пешеход и т.д. Следы могут существенно повлиять на результат расследования и могут быть обнаружены путем тщательного изучения небольших доказательств.

**Помните принцип обмена:**

**Каждый контакт оставляет след**

### 3.5. Основное и вторичное место происшествия

В некоторых случаях может быть основное (первичное) место происшествия и одно или несколько вторичных мест. Первичное место – это место, в котором непосредственно произошло ДТП. Например, перекресток, на котором произошло столкновение с пешеходом, является основным местом ДТП. Место, в котором автомобиль был припаркован после того, как водитель скрылся с места происшествия, является второстепенным происшествием. Точно так же маршрут между перекрестком и местом нахождения автомобиля также является второстепенным местом.

Важные физические следы, связывающие автомобиль с местом столкновения, могут быть обнаружены в любом из этих мест. Во вторичных местах происшествия следует применять то же внимание и процедуры, что и на первичных сценах.

### 3.6. Получение первоначального отчета о ДТП

Важно помнить, что при получении первоначального сообщения о ДТП надо **НЕМЕДЛЕННО СДЕЛАТЬ ЗАМЕТКИ**. От составляющего отчет лица следует получить достаточно подробностей для того, чтобы следователи могли предпринять какие-либо существенные действия перед выездом на место происшествия. Путаница может возникнуть, если не будут получены и зафиксированы достаточные основные сведения.

Следующая основная информация должна быть записана при получении уведомления о ДТП ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ОТЧЕТА:

- ДЕЛАЙТЕ ЗАМЕТКИ – Журнал начала / Дата / Время звонка
- Имя / Адрес / Номер телефона / Местоположение / Безопасность потерпевших / звонившего
- Дата / Время / Характер / Точное место аварии (особенно, в сельской местности)
- Пострадавший / Характер / Медицинская помощь / Получена / Требуется
- Любое лицо, доставленное в больницу / скорую помощь / Название больницы
- Правонарушитель / Известный подозреваемый (подозреваемые) / Описание / Лицо /
- Транспортное средство, если применимо; Транспортное средство/ Тип / Расположение / Повреждения
- На месте происшествия / локации / оставленное место ДТП / режим движения / транспортное средство / пешком / направление
- Проинформировать начальство / коммуникационный центр / трансляции описания
- Если это применимо – направление/способ оставления места происшествия

Попросите сообщившего о происшествии человека дожидаться прибытия полиции и ничего не трогать на месте ДТП. Если сообщившее о происшествии лицо просит сохранить анонимность, настаивайте на том, чтобы принявший звонок сотрудник получил как можно больше подробностей, поскольку опыт показывает, что анонимные абоненты редко перезванивают снова.

### 3.7. Соображения перед прибытием на место происшествия

Перед прибытием на место происшествия подумайте о характере отчета и о том, какое оборудование может потребоваться для обеспечения безопасности и сохранности места происшествия. Также подумайте о том, какие еще службы экстренной помощи могут потребоваться, если они еще не прибыли на место или не находятся в пути. Рассмотрите любые дополнительные ресурсы полиции, которые могут потребоваться для поддержки расследования и безопасного управления внешним периметром места происшествия, чтобы гарантировать, что другие участники дорожного движения не будут проезжать через место происшествия, не чтобы загрязнить место происшествия и не создавать угрозу безопасности. Рассмотрите возможность перенаправления транспортного потока на альтернативные дороги.

**Убедитесь, что у вас есть необходимое оборудование для безопасного управления местом происшествия и обеспечения вашей собственной безопасности и безопасности**

Рассмотрите другие вспомогательные услуги:

- Медицинская помощь
- Дополнительные ресурсы, включая других/вспомогательных/специалистов-следователей
- Освещение, дорожные конусы, знаки
- Фотографы
- Перенаправление транспортного потока

### 3.8. Оперативная явка на место ДТП

Сокращение интервала между временем звонка и временем реагирования на него увеличивает перспективы решения проблемы. Любая задержка с прибытием на место ДТП увеличивает шансы утраты, уничтожения или загрязнения вещественных доказательств. Своевременное прибытие на место ДТП может привести к тому, что:

- a) виновник ДТП будет обнаружен на месте происшествия или рядом с ним;
- b) на месте происшествия можно будет обнаружить свидетелей до того, как они успеют уйти, или можно будет обсудить происшедшее с другими свидетелями;
- c) будет предотвращен доступ к месту происшествия посторонних лиц;
- d) будет предотвращена потеря или уничтожение вещественных доказательств;
- e) будет предотвращено загрязнение места происшествия посторонними лицами или другими причинами (например, погодными условиями, животными и т.д.).

### 3.9. Направление к месту ДТП

По пути к месту ДТП будьте начеку, чтобы не упустить любых возможных подозреваемых, которые могут попытаться покинуть место происшествия. Исходя из характера исходного отчета, учитывайте вероятность того, что подозреваемый(-е) будет идти пешком или ехать в транспортном средстве, и используйте любую информацию, позволяющую идентифицировать подозреваемых или их транспортное средство. Если было предоставлено описание внешности подозреваемого (подозреваемых), следователь должен быть начеку, чтобы не упустить человека, подходящего под это описание.

Знание местности может позволить спрогнозировать маршрут, по которому подозреваемый скрывается с места происшествия.

Способ приближения к месту происшествия будет зависеть от размера, масштаба и степени аварии. Может потребоваться помощь в закрытии места происшествия или патрулировании для обнаружения подозреваемых и транспортных средств, которые покинули место происшествия. Характер правонарушения может сделать опасным остановку в непосредственной близости от места происшествия. Может быть безопаснее остановить машину на некотором расстоянии и подойти пешком.

### 3.10. По прибытии на место ДТП

Проводящий расследование сотрудник может прибыть на место ДТП первым, а может и не прибыть. Если другие члены уже присутствуют на месте происшествия, убедитесь в следующем;

- a) Кто главный?
- b) Сколько приехало полицейских и была ли обеспечена безопасность места происшествия?
- c) Что было установлено относительно обстоятельств ДТП?
- d) Какие действия были предприняты?
- e) Достаточно ли защищено место происшествия от загрязнения и охраняется ли оно?
- f) Было ли место загрязнено? Было ли что-нибудь затронуто, и если да, то что именно?
- g) Были ли приняты меры по обнаружению, сохранению и изолированию улик, свидетелей, подозреваемых?
- h) Был ли какой-либо подозреваемый изолирован от других людей на месте происшествия и находится ли он под наблюдением?

- i) Нужно ли связываться со специализированным подразделением или группой и запрашивать их присутствие и содействие?
- j) Требуется ли дополнительные услуги для поддержки действий полиции?

Если следователь первым прибывает на место происшествия, необходимо предпринять следующие действия:

### 3.11 Порядок действий

- a) Составьте краткую оценку места (мест) происшествия.
- b) Примите на себя ответственность за ситуацию.
- c) Убедитесь в том, что произошло столкновение/нарушение.
- d) Убедитесь в том, что подозреваемый (подозреваемые) все еще находится на месте происшествия, и, если да, отделите подозреваемого (подозреваемых) от всех свидетелей и подальше от места столкновения.
- e) Если нет очевидного подозреваемого, подумайте о других подозреваемых, которые могут присутствовать на месте происшествия.
- f) Выясните, требуется ли медицинская или иная помощь.
- g) Примите меры по обнаружению, удержанию и изоляции свидетелей.
- h) Транслируйте описание подозреваемых, транспортных средств, имущества и т.д.
- i) Установите какую-либо форму связи (радио, телефон).
- j) Сохраните место происшествия и предотвратите загрязнение.
- k) Разработайте план действий.
- l) Делегируйте определенные задачи (ведение журнала, контроль движения, контроль толпы, сбор улик и т.д.)

Независимо от того, прибудет ли следователь первым на место происшествия, он должен принять меры, чтобы поддерживать связь со своим офисом и руководителями и сообщать о любых событиях.



**Никогда не используйте самое место ДТП как командный пункт**

### 3.12. Предотвращение загрязнения улики

Следует принять все меры для предотвращения загрязнения места происшествия. Загрязнение может привести к потере, порче или уничтожению вещественных доказательств.

**Загрязнение может произойти в результате присутствия людей или естественных обстоятельств (например, погоды, животных и т.д.)**

Загрязнение природными элементами можно предотвратить, защитив от них место ДТП (или соответствующие его части). Можно накрыть важные улики, находящиеся на месте происшествия – например, чтобы защитить их от непогоды. Отпечатки ног, следы шин или другие отпечатки также можно защитить, накрыв их соответствующим образом.

Загрязнение присутствующими людьми – это другая опасность, которую труднее всего предотвратить. По своей природе люди проявляют крайнее любопытство к местам ДТП и, вероятно, будут мешать получению жизненно важных доказательств, если не будут приняты меры для предотвращения их вмешательства. Известно, что даже опытная полиция преждевременно разбирала улики на месте происшествия из любопытства. Первый человек, которого вы должны контролировать на месте ДТП, – это вы сами. Если вы подадите хороший пример, остальные последуют за вами.

**Сохранение доказательств в неприкосновенности и ограничение численности персонала на территории – это лишь некоторые из ключей к успешному**

Совершенно необходимо контролировать движение людей вокруг места ДТП и внутри него. Основное правило заключается в том, что удерживать тех, кто был обнаружен на месте происшествия по прибытии, там, а тех, кто находился за пределами места происшествия, не допускать к нему. Никому не разрешается входить в зону или удаляться от нее.

Точно так же никому не должно быть позволено перемещать какие-либо предметы по этому участку, выносить их за его пределы или вносить на него. Чем больше движения, тем больше загрязнения. Если свидетели или подозреваемые были задержаны на месте происшествия, **УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО ОНИ НИ К ЧЕМУ НЕ ПРИКАСАЮТСЯ** без разрешения. Точно так же убедитесь, что они не загрязняют место происшествия, принося посторонние предметы.

Другим членам полиции (в том числе, высокопоставленным офицерам), не принимающим участия в выполнении действий на месте происшествия, не следует входить на место ДТП. Это может стать серьезной проблемой, особенно на любом последующем судебном заседании.

Как правило, чем меньше людей присутствует на месте происшествия, тем меньше риск загрязнения. Для достижения этой цели может потребоваться огораживание участка лентами или ограждениями и т.д.

Чтобы не допустить загрязнения места происшествия, необходимо строго соблюдать следующие шаги:

1. Изучите, зарисуйте и сфотографируйте место происшествия в его нынешнем состоянии, ничего не двигая и ни к чему не прикасаясь.
2. При необходимости и возможности снимите отпечатки пальцев на сцене, не перемещая и не касаясь чего-либо.
3. Обыщите место происшествия, ничего не трогая и не двигая.
4. Фотографируйте улики по отдельности по мере их обнаружения.
5. Снимайте отпечатки пальцев с улик в индивидуальном порядке, по мере их обнаружения.
6. Собирайте и маркируйте улики индивидуально по мере их обнаружения.
7. Относитесь ко всем второстепенным местам как к первичным, следуя указанным выше шагам.

Те же принципы применимы к обыску любых мест ДТП – будь они большие или маленькие, или даже если они сосредоточены на одном элементе – таком как само транспортное средство.

Тщательный и должным образом проведенный обыск места происшествия – обязанность каждого следователя.

Судебные доказательства сами по себе могут никогда не доказать дело, но, скорее всего, смогут дать определенные указания в ходе расследования, а также доказать, что утверждения, сделанные подозреваемыми или свидетелями, верны или ложны.

### 3.13. Ведение и фиксирование заметок

Способность делать и записывать заметки – это, пожалуй, самый важный атрибут, которому вы, как офицер полиции, можете способствовать.

Полные и точные записи следует постепенно вести на протяжении всего расследования, а также предоставлять исчерпывающий отчет для информирования о ДТП. Записи, «сделанные во время», должны начинаться с первоначальных подробностей отчета о дорожно-транспортном происшествии, времени прибытия следователя на место происшествия и последовательности действий на месте происшествия.

Также следует записывать время прибытия других сотрудников полиции, служб экстренной помощи и другие события. Это можно сделать в виде журнала, который следует вести для записи времени и деталей всех событий, относящихся к месту аварии. Там, где это возможно, следует поручить хранителю журнала охранять место происшествия и точно записывать данные обо всех входящих и выходящих лицах.

В примечаниях будет подробно описана ситуация на месте столкновения, включая диаграммы, измерения и другие соответствующие условия, с особым вниманием к относительному положению улики и вещественных доказательств – таких как потертости и следы заноса. Примечания содержат ценные записи о ходе расследования и помогают в подготовке отчетов, которые могут потребоваться для использования в суде.

### 3.14. Прочие соображения на месте аварии

Присутствие или отсутствие каких-либо предметов или одежды умерших или раненых, если они остаются на месте происшествия, включая любые отметки на умершем человеке, указывающие, были ли предметы на теле или были с него сняты, следует зафиксировать. Важно сделать набросок любых травм и, по возможности, сделать фотографии.

### 3.15. Осмотр места аварии

Прежде чем пытаться найти какие-либо улики или предметы, представляющие интерес, следует провести тщательный досмотр места происшествия. Это – просто обзор или наблюдение, позволяющее следователю оценить место ДТП. На этом этапе следователь может мысленно восстановить происшествие и определить вероятное местонахождение вещественных доказательств и следов улики.

**Самый важный инструмент, который может использовать полицейский при столкновении, – это профессиональное отношение к делу.**

Обследование места дорожно-транспортного происшествия направлено на обнаружение, документирование и сохранение:

- (a) доказательства, устанавливающего, что именно произошло, когда это произошло, как и почему это произошло;
- (b) фактов, подтверждающих причастность к делу лиц, включая потерпевших, свидетелей или нарушителей;
- (c) фактов для использования в любом последующем допросе свидетелей и подозреваемых или нарушителей;
- (d) соответствующих вещественных доказательств и улики для их окончательного предъявления в суде, если это потребуется;
- (e) вещественных доказательств для их передачи экспертам в целях изучения или научного анализа.



#### **ЗАПОМНИТЕ**

**После того, как доказательство было удалено или изменено, восстановить его в исходное положение или состояние практически невозможно.**

Простая мантра, которую следует запомнить:



**Самая короткая запись  
переживет самую  
долгую память**

### 3.16. На что следует обратить внимание во время осмотра места происшествия

Следующие точки следует использовать в качестве подсказок, чтобы помочь изучить место ДТП:

- Сделайте полные записи
- Соблюдайте осторожность при приближении к месту происшествия
- Избегайте загрязнения места происшествия
- Встаньте в удобное положение и медленно и методично наблюдайте за местом происшествия
- Постарайтесь восстановить происшествие в уме
- Нарисуйте эскизный план места происшествия, показывающий относительное положение всех улик.
- Убедитесь в том, чтобы ничего не перемещалось, и чтобы место происшествия сохранилось в исходном состоянии. Не поддавайтесь порыву делать поспешные выводы.
- Не поддавайтесь желанию выделять очевидные ключи и концентрироваться на них
- Учитывайте управление автомобилем или важные признаки, такие как двери и окна (открытые или закрытые), включенный или выключенный свет, включенные или выключенные обогреватели или кондиционер, включенный или выключенный туманоуловитель, включенная или выключенная стереосистема и т.д.
- Отметьте и запишите каждую особенность места происшествия, следите за тем, чтобы ни одна подсказка не была упущена, повреждена или уничтожена;
- **Всегда фотографируйте предметы на месте, прежде чем прикасаться к ним или снимать их, и помните, что фотографии сохраняют улики;**
- Обозначьте положение важных улик мелом после того, как будут сделаны фотографии, но до их перемещения. После перемещения вернуть предмет в исходное положение практически невозможно;
- Рассмотрите
  - ▶ мотив; это может дать подсказку на подозреваемого или преступника;
  - ▶ путь, которым преступник доехал до места происшествия и уехал с него, если он скрылся; был ли преступник один или у него была помощь?
  - ▶ указывают ли использованные, взятые, перемещенные или оставленные на месте предметы на присутствия и на пол более чем одного правонарушителя – например, сосуды для питья, следы крови/материалов, запрещенные вещества и т.д.
  - ▶ принцип обмена: каждый контакт оставляет свой след;
  - ▶ может ли подозреваемому потребоваться медицинская помощь в связи с полученными травмами;
  - ▶ если есть умерший или потерявший сознание потерпевший, точно установить причину смерти или травмы и личность потерпевшего;
  - ▶ требуется ли эксперт по отпечаткам пальцев, фотограф, геодезист и т.д. для помощи или содействия в расследовании.

### 3.17. Проведение обыска на месте происшествия



#### ЗАПОМНИТЕ

**Это дело – ваше! У вас есть лишь один шанс провести всестороннюю оценку и анализ того, что произошло, поэтому убедитесь, что вы все делаете правильно.**

Вы несете ответственность за поиск как первичных, так и вторичных мест происшествия. Не забывайте устанавливать связь с тем, что вы ищете. Поиск должен быть настолько тщательным, чтобы по его завершении вы убедились, что нашли всё, что только можно было найти.

Поиск должен быть методичным и тщательным. Возможно, лучший метод – взять фиксированную исходную точку и производить поиск по часовой стрелке от нее. Систематически перемещайтесь по месту ДТП, рассматривая области за пределами непосредственной близости от основных предметов или объектов, которые могут представлять интерес, расположенных внутри места происшествия.

Все вещественные доказательства, которые могут иметь какое-либо отношение к ДТП, должны быть собраны и сохранены. Ничего не следует отвергать потому, что оно слишком велико, слишком мало или

кажется слишком незначительным. Обращайте внимание на следы, которые могут быть обнаружены при микроскопическом исследовании.



#### **ЗАПОМНИТЕ**

Не позволяйте извлекать любой предмет из его исходного положения до тех пор, пока он не будет сфотографирован, снят на видео, пока с него не будут сняты отпечатки пальцев и пока он не будет нанесен на карту, зарисован или иным образом привязан к сцене. Из этого правила нет исключений, включая частные транспортные средства и частное имущество.

В частности, ищите:

- (a) доказательства и улики всех типов;
- (b) предметы, которые выглядят посторонними на месте происшествия;
- (c) предметы и особенности, обычно присутствующие на месте происшествия;
- (d) предметы, оставленные подозреваемыми на месте происшествия;
- (e) доказательства предметов, изъятых подозреваемым;
- (f) следы шин, отпечатки ног, пальцев и ладоней;
- (g) следы крови, капли или пятна крови на одежде;
- (h) возможность попадания грязи, пыли, смазки, краски и т.д. на подозреваемых или их одежду или потерпевших и их одежду;
- (i) одежду, волокна, пуговицы и т.д., оставленные жертвой или любым возможным подозреваемым;
- (i) автомобильные следы, выбоины от шин, царапины и т.д.

### **3.18. Предметы, оставленные подозреваемым на месте происшествия**

Обычные предметы могут иметь большое значение на месте ДТП. Очень важно установить, принадлежит ли предмет потерпевшему, подозреваемому или свидетелю. Такие предметы, как квитанции, железнодорожные или автобусные билеты, письма, газеты, окурки или пачки сигарет, одежда, ключи, украшения и т.д., могут быть отслежены.

### **3.19. Запись, фотографирование и сбор улик**

**Надежные судебно-медицинские доказательства должны быть собраны и сохранены в первозданном состоянии, а их целостность должна быть повсюду зарегистрирована.**

Перед вывозом все улики необходимо сфотографировать. На месте происшествия разместите все улики на отдельном участке, пометив каждую из них так, как она была найдена. Отметьте и запишите точное положение, в котором была найдена каждая улика. Если улик много, задача по их сбору и сохранению должна быть возложена на одного или двух помощников.

Вещественные доказательства должны быть помечены, или их физические характеристики должны быть записаны таким образом, чтобы их можно было точно идентифицировать позднее. Если улику необходимо переместить, прежде чем ее можно будет сфотографировать, измерить и записать, вы должны измерить ее местоположение как можно точнее и сделать письменные записи о том, что она была перемещена. При маркировке улик следует указывать имя того, кто ее нашел, а также время, дату и место ее обнаружения. В оригинальных примечаниях должны быть указаны описания этикеток, подходящие для идентификации каждой улики.

Все вещественные доказательства должны собираться, упаковываться, транспортироваться и храниться таким образом, чтобы их первоначальное состояние оставалось неизменным, до тех пор, пока они не будут переданы эксперту для изучения или пока они не будут представлены в суде. Все вещественные доказательства должны быть связаны с местом происшествия с помощью фотографий, эскизов, диаграмм, письменных описаний и устных показаний.

Цепочка сохранности вещественных доказательств при их поэтапной передаче (порядок передачи и хранения с использованием приемо-сдаточных документов) должна сохраняться с момента сбора предметов на месте происшествия до момента их предъявления в суде в качестве улик. Во всех случаях должны вестись и сохраняться записи о смене ответственности за улики. Невыполнение этого требования может нейтрализовать доказательную силу в суде.

### 3.20. Опрос свидетелей на месте происшествия

**Считайте свидетелей своей ступенькой на пути к пониманию того, что произошло.**

Если свидетели находятся на месте ДТП, обычно лучше кратко опросить их прямо там, если позволяет обстановка. Более подробные интервью могут быть назначены позднее. Полезно сразу взять короткое заявление свидетеля, связав его воспоминаниями о событиях.

Не упускайте из виду ценность отрицательных заявлений свидетелей, которые утверждают, что ничего не слышали, не видели и не говорили. Заявления на этот счет, как минимум, ограничивают дачу свидетельских показаний позднее. Это особенно актуально для сообщников или пассажиров, находящихся в автомобиле нарушителя.

Свидетели с большей вероятностью предоставят информацию сразу же после аварии, нежели по прошествии значительного периода времени. Поэтому получите показания свидетелей при первой же возможности.

Важно, чтобы следователи не обсуждали детали столкновения с кем-либо на месте происшествия. Свидетелям, подозреваемым или представителям средств массовой информации ничего не следует сообщать добровольно. Также следует рекомендовать свидетелям не общаться с представителями СМИ.

### 3.21. Направление местных запросов

Рассмотрим ситуацию с людьми, которые могли находиться поблизости во время столкновения – например, торговцы, транспортные работники, школьники и т.д. Часто последующее посещение места происшествия через день или приблизительно в то же время, когда оно произошло, может помочь установить свидетелей.

### 3.22. Обход домов

Рассмотрите возможность обхода ближайших домов, чтобы расспросить их жильцов о том, свидетелями чего они могли оказаться. Обычно называемый «установлением свидетелей», этот процесс представляет собой систематическое установление контакта с людьми, чтобы выяснить, могут ли они предоставить информацию.

Свидетели могут быть не расположены добровольно идти на контакт, и от них невозможно будет добиться показаний до тех пор, пока их не допросит полиция.

Случаи, когда используется «обход» домов, будут зависеть от характера ситуации. Однако, после того как принимается решение о проведении такого опроса, важно, чтобы он охватил каждый дом в пределах видимости или слышимости вокруг места ДТП, а также вдоль маршруте, по которому нарушитель мог двигаться до аварии, и маршрута, по которому он мог покинуть место происшествия до прибытия сотрудников полиции.

При проведении опроса следователи должны вести подробные записи о своем прогрессе, чтобы предотвратить дублирование или упущения. Следует зафиксировать следующие данные:

- Адрес каждого посещаемого дома. Личность каждого жильца.
- Личности всех людей на месте во время ДТП.
- Личности всех лиц, присутствовавших во время ДТП, но отсутствовавших во время обхода полиции.
- Индивидуальные рассказы опрошенных людей, указывающие, слышали или видели ли они что-либо ценное, известно ли им или подозревают ли они что-либо важное.
- Знают ли эти лица о каком-либо человеке, который мог находиться в этом районе в соответствующее время.

Эта запись позволяет следователю, координирующему расследование, определить характер, объем и ценность информации и организовать допрос пропавших без вести лиц позднее. То же самое может быть применено в том случае, если авария произошла вблизи коммерческого предприятия, торгового центра или офисных зданий.

### 3.23. Заключение

Первоначальные действия направлены на обнаружение **ВСЕХ ДОСТУПНЫХ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ**, относящихся к аварии и личности правонарушителя, чтобы преступник мог быть привлечен к ответственности, и все обстоятельства аварии должны быть сообщены. Следует помнить, что одни и те же принципы первоначальных действий применимы ко всем расследованиям.



#### **ЗАПОМНИТЕ**

**Лучше иметь доказательства и не нуждаться в них,  
чем нуждаться в доказательствах и не иметь их.**

# ПРИЛОЖЕНИЕ А

## КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ

**Следующие принципы основаны на практике и опыте и содержат практические рекомендации для следователя, ответственного за изучение и расследование ДТП:**

- 1.** Расследование ДТП – это поиск истины в интересах общественного здоровья, безопасности и справедливости в соответствии с требованиями закона.
- 2.** Процесс расследования ДТП включает использование основных источников доказательств в соответствии с фактами расследуемого дела.
- 3.** Сокращение интервала между временем звонка и временем ответа увеличивает перспективы раскрытия дела.
- 4.** Основное правило расследования ДТП состоит в том, что следователь сначала должен установить, действительно ли ДТП и/или правонарушение было совершено.
- 5.** В ходе расследования следователь должен:
  - i.** Установить, что произошло столкновение.
  - ii.** Собрать доказательства и провести объективную оценку всех соответствующих фактов, связанных с аварией.
  - iii.** Определить и установить местонахождение всех вовлеченных сторон.
  - iv.** Установить связь между нарушителем (нарушителями) и аварией.
  - v.** Записывать и сообщать любую другую относящуюся к делу информацию для информирования следствия.
- 6.** Сотрудник, проводящий расследование, занимается сбором фактов и, по сути, должен позволить доказательствам представить собственное заключение.
- 7.** Место ДТП необходимо посетить при первой возможности и начать тщательное расследование.
- 8.** Место ДТП должно быть сохранено в исходном состоянии до тех пор, пока оно не будет осмотрено, сфотографировано и обыскано.
- 9.** Первые обязанности на месте ДТП, в равной степени, заключаются в следующем:
  - i.** Оказание первой/медицинской помощи при необходимости.
  - ii.** Предотвращение загрязнения места происшествия.
  - iii.** Сохранение доказательств
  - iv.** Установление и изоляция свидетелей
  - v.** Задержание подозреваемых при совершении тяжких преступлений.
- 10.** Обыск места ДТП должен быть исчерпывающим. Сотрудник, проводящий расследование, должен убедиться в том, что он нашел все доказательства, связанные с аварией.
- 11.** Вещественные доказательства – это реальные доказательства. Они всегда рассказывают одну и ту же историю и не подвержены неблагоприятным воздействиям, влияющим на человеческую память.
- 12.** Наука и технологии помогают расследованию аварий, а не заменяют его. Следователь должен обнаружить вещественные доказательства для передачи экспертам.
- 13.** Показания свидетелей подвержены влиянию человеческой немощи. Необходимо приложить все усилия для получения подтверждения показаний свидетелей.
- 14.** Если следователь задаст достаточному количеству людей достаточное количество вопросов, он, в конечном итоге, получит большинство правильных ответов.
- 15.** Письменные записи должны вестись постепенно на протяжении всего расследования. Если стоит что-то запомнить, это стоит записать.

- 16.** Наблюдение, информация и изучение – чрезвычайно важные процессы в расследовании.
- 17.** Признание – хорошее начало расследования, однако совершенно необходимо приложить все усилия для подтверждения признательных показаний.
- 18.** Сотрудник, проводящий расследование, должен попытаться мысленно поставить себя на место водителей/свидетелей/подозреваемых, чтобы предвидеть их действия во время или после аварии.
- 19.** Помните, что мы имеем дело с людьми. Рассматривайте каждый случай отдельно. Если мы будем относиться к людям с достоинством и уважением и вести себя профессионально, объективно и справедливо с процессуальной точки зрения, люди, как правило, будут реагировать и взаимодействовать более позитивно.
- 20.** Расследование дорожно-транспортных происшествий основано на здравом смысле, и поэтому тип и степень дорожно-транспортного происшествия будут определять тип необходимого расследования. Стандарт расследования дорожно-транспортных происшествий должен быть эквивалентен способностям и опыту следователя, который должен вызывать или использовать экспертов или аналитиков для более технического или комплексного исследования или анализа, если это необходимо для обеспечения тщательности и целостности расследования.
- 21.** Расследование дорожно-транспортных происшествий включает в себя процессы индукции и дедукции, первый из которых используется для сбора всех имеющихся доказательств, а второй – для использования собранной информации при составлении логических выводов.
- 22.** Для установления факта важно, чтобы следователь установил связь (взаимосвязь) между лицом или лицами, виновными в аварии, и происшедшим ДТП.
- 23.** Предотвращение дорожно-транспортных происшествий снижает необходимость расследования.

# Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения



## Женевский офис

c/o International Federation of  
Red Cross and Red Crescent  
Societies P.O. Box 303  
Chemin des Crêts, 17  
Petit-Sacconex, 1209 Geneva  
Switzerland  
Email: [grsp@ifrc.org](mailto:grsp@ifrc.org)  
Тел: +41 22 730 4249  
Факс: +41 22 733 0395



## Куала-лумпурский офис

Menara Tokio Marine Life,  
Level 10,  
189 Jalan Tun Razak,  
50400 Kuala Lumpur,  
Malaysia  
Тел: +603 9207 5700



## Будапештский офис

Budapest,  
Váci út 30. 4.em.,  
1132 Hungary  
Тел: +36 1 888 4500

Для получения дополнительной информации о том, как присоединиться к Глобальному партнерству по безопасности дорожного движения, посетите наш веб-сайт.

**[www.grsproadsafety.org](http://www.grsproadsafety.org)**



GLOBAL  
**ROAD SAFETY**  
PARTNERSHIP