

ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Інститут з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції

Кафедра тактико-спеціальної підготовки

ДІЇ ПРАЦІВНИКА ПОЛІЦІЇ НА МІСЦІ ДТП

Методичні рекомендації



Львів 2020

Обговорено і схвалено на засіданні кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету №3 ПФПНП ЛьвДУВС протокол від 30.10.2020 № 4

Обговорено і схвалено на засіданні Вченої ради факультету №3 Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Львівського державного університету внутрішніх справ протокол від 16.11.2020 № 5

Обговорено і схвалено на засіданні науково-методичної ради Львівського державного університету внутрішніх справ протокол від 17.11.2020 № 5

Рецензенти:

Івануса Андрій Іванович кандидат технічних наук доцент кафедри права та менеджменту у сфері цивільного захисту Львівського державного університету безпеки життєдіяльності

Когут Володимир Михайлович кандидат технічних наук доцент кафедри цивільного права та процесу факультету №1 ПФПНП Львівського державного університету внутрішніх справ

Дії працівника поліції на місці ДТП : методичні рекомендації / Тучапець І.Б.
Львів: ЛьвДУВС 2020. 42 с.

Подано ґрунтовну інформацію стосовно алгоритму дій поліцейських під час дорожньо-транспортних пригод. Викладено матеріал, який повністю відповідає нормативній базі Національної поліції України, що дає змогу використовувати його у навчальному процесі закладів вищої освіти МВС України та в системі службової підготовки підрозділів поліції. Подано теми, які дають можливість якісно провести заняття, а також самостійно підготуватися до проведення теоретичних та практичних занять із навчальної дисципліни «Тактико-спеціальна підготовка».

Для викладачів, науково-педагогічних працівників закладів вищої освіти МВС України, працівників практичних підрозділів Національної поліції України, а також для здобувачів вищої освіти навчальних закладів МВС

Thorough information on the algorithm of actions of police officers during traffic accidents is provided. The material is presented, which fully complies with the regulatory framework of the National Police of Ukraine, which allows to use it in the educational process of higher education institutions of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine and in the system of in-service training of police units. There are topics that give the opportunity to conduct quality classes, as well as independently prepare for theoretical and practical classes in the discipline "Tactical Special Training".

For teachers, research and teaching staff of higher education institutions of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, employees of practical units of the National Police of Ukraine, as well as for applicants for higher education of educational institutions of the Ministry of Internal Affairs

УДК 351.741:[614.8:656.1](477)

ЗМІСТ

Вступ.....	4
1. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду.	5
2. Дії патрульного при прибутті на місце ДТП.	11
3. Заходи особистої безпеки працівників ПС.....	16
3.1 Заходи безпеки працівників ПС при оформленні ДТП.	19
4. Складання схеми ДТП.....	21
4.1 Вимірювання на місці ДТП.....	25
5. Дії патрульного поліцейського , якщо транспортний засіб зник з місця пригоди.....	30
5.1 Дії працівників ПС під час переслідування транспортних засобів.....	31
5.2 Особливості оформлення матеріалів ДТП, коли учасники з'їхали з місця пригоди.....	33
5.3 Дії патрульного на місці ДТП внаслідок якої загинули або травмовані громадяни.....	36
Висновок.....	38
Література.....	39

ВСТУП

З метою запобігання загибелі та травмуванню людей під час дорожнього руху Патрульна поліція розгорнула комплекс заходів щодо профілактики скоєння в Україні ДТП, основними завданнями якого є покращення контролю безпеки учасників дорожнього руху і дотримання правил дорожнього руху. Зокрема, обласні управління Нацполіції спільно з Укртрансбезпекою створили мобільні групи, які будуть здійснювати вибіркові перевірки транспортних засобів для перевезення пасажирів. До комплексу профілактичних заходів також включили оцінку якості автомобільних доріг, вулиць та ділянок, якими рухаються пішоходи, а також залізничних переїздів.

У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

У випадках, коли внаслідок ДТП її учасникам заподіяно тілесних ушкоджень, (смерть) викликається слідчо-оперативна група для проведення слідчих дій на місці пригоди відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України.

Отже, за порушення вимог ПДР України, внаслідок яких трапилась дорожньо-транспортна пригода, наступає адміністративна (ст. 124 КУпАП) або кримінальна (ст. 286 КК України) відповідальність.

Примітка. Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” (Європротокол).

1. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду.

Система правового регулювання.

При оформленні матеріалів за наслідками дорожньо-транспортних пригод патрульний поліцейський у своїй діяльності керується:

- Конституцією України;
- Законом України «Про Національну поліцію»;
- Законом України «Про дорожній рух»;
- Кодексом України про адміністративні правопорушення;
- Наказом МВС України від 07.11.2015 року №1395 (zareєстрований в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2015 р. за № 1408/27853) «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі»;
- Правилами дорожнього руху України.

Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду.

Пунктом 1.10 Правил дорожнього руху України визначено, що **дорожньо-транспортна пригода (ДТП)** – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Таким чином, для того, щоб подію можна було кваліфікувати, як ДТП необхідно виділяти 2 основні ознаки:

1. Хоча б один з транспортних засобів повинен перебувати у русі
2. Настання наслідків у вигляді травмування (загибелі) людей або матеріальних збитків (*механічні пошкодження транспортних засобів, дорожніх об'єктів, майна тощо*).

При відсутності бодай однієї з перерахованих ознак, подію не можна кваліфікувати, як ДТП, і в залежності від наслідків вона може кваліфікуватися:

- в рамках Кодексу України про адміністративні правопорушення (ст.ст. 121,122, 123, 125, 127 КУпАП та інші).
- в рамках Кримінального Кодексу України (умисне пошкодження майна, хуліганство тощо).

Отже, за порушення вимог ПДР України, внаслідок яких трапилась дорожньо-транспортна пригода, настає адміністративна (ст. 124 КУпАП) або кримінальна (ст. 286 КК України) відповідальність.

Розглянемо деякі загальні аспекти, при яких настає відповідальність за ст. 124 КУпАП.

Стаття 124. Порухення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Порухення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Примітка. Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” (Європротокол).

1. Об’єктом даного адміністративного проступку є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та у сфері власності (див. Правила дорожнього руху).
2. Об’єктивна сторона правопорушення виражається у порушенні учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (матеріальний склад).
3. Суб’єкт адміністративного проступку – загальний (фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку). Тобто, будь-яка особа, незалежно від її статусу, як учасника дорожнього руху, будь то водій, пішохід, велосипедист, пасажир чи інша особа.
4. Суб’єктивна сторона правопорушення визначається ставленням до наслідків і характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності.

Таким чином, основними умовами настання відповідальності за цією статтею, є –

- 1. Обов’язкова наявність «матеріального складу» у вигляді пошкодження майна чи об’єктів.** При відсутності зазначеної ознаки настає відповідальність за іншими статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення в залежності від правопорушення (ст.ст. 122, 125, 127 КУпАП).

2. Відсутність загиблих чи травмованих громадян. За наявності цієї ознаки настає відповідальність згідно ст. 286 КК України. Окремо слід зазначити випадок, коли людина отримала тілесні ушкодження легкого ступеню тяжкості. Нажаль, на сьогодні в законодавстві не передбачена відповідальність за порушення вимог ПДР, що спричинили тілесні ушкодження легкого ступеню тяжкості. Ця норма була виключена з Кримінального Кодексу, а в Адміністративному не прописана. Тому, під час прийняття рішення за такими матеріалами основним фактором будуть супутні умови у вигляді наявності чи відсутності «матеріального складу» правопорушення.

За своєю природою виникнення, дорожньо-транспортні пригоди поділяються на такі види:

1. зіткнення;
2. перекидання;
3. наїзд на транспортний засіб, що стоїть;
4. наїзд на перешкоду;
5. наїзд на пішохода;
6. наїзд на велосипедиста;
7. наїзд на гужовий транспорт;
8. наїзд на тварин;
9. падіння пасажирів;
10. падіння вантажу, що перевозиться;
11. інші пригоди;

Зіткнення – пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися поміж собою чи пересувним составом залізниці або коли один із транспортних засобів раптово зупинився.

Перекидання – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, перекинувся. До цього виду не відносяться перекидання, яким передували інші види пригод.

Наїзд на транспортний засіб, що стоїть – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв, а також причіп чи напівпричіп.

Наїзд на перешкоду – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав чи ударився об нерухомий предмет (опора мосту, стовп, огорожа, дерево, щогла, будівельні матеріали і т. ін.).

Наїзд на пішохода – пригода, під час якої транспортний засіб (в тому числі вантаж, який перевозиться) наїхав на людину чи вона сама наштовхнулася на транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на велосипедиста чи він сам наштовхнувся на транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на гужовий транспорт – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на запряжених тварин або на візки, що вони транспортували, або запряжені тварини чи візки, які вони транспортували, ударилися об транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на тварин – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин (включаючи в'ючних і верхових) або ці тварини чи птахи ударилися об автотранспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди чи спричинені матеріальні збитки.

Падіння пасажира – пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу.

Падіння вантажу – пригода, під час якої постраждали люди від падіння вантажу, що перевозився чи відкинутого колесом механічного транспортного засобу.

Інші пригоди - пригоди, які не відносять до описаних вище. Сюди відносяться (схід трамваїв з колії, падіння велосипедистів, падіння предметів на транспортний засіб під час руху, відриви частин автомобіля: коліс, дверей, тощо)

Найбільш масовими видами дорожньо-транспортних подій є наїзди транспортних засобів на пішоходів, зіткнення і перекидання, а також важкі дорожньо-транспортні події при роз'їзді в темний час доби. Дослідження цих видів подій дозволяють зробити важливі висновки і рекомендації, необхідні для профілактичної роботи з водіями. Аналіз показує, що ДТП виникають при цілком визначених обставинах, що постійно повторюються. Більш того, кожному виду ДТП властиві одні й ті ж аварійні ситуації, які необхідно детально розглянути.

Наїзди на пішоходів.

Аналіз показує, що 80 % цих ДТП відбулися, коли пішоходи переходили вулицю або дорогу справа наліво по ходу руху автомобіля. Це пояснюється, по-перше, тим, що рух пішоходів відбувається дуже близько щодо правої сторони по ходу руху автомобіля. Тому водій не завжди має можливість попередити подію. По-друге, проїжджа частина краще всього є видимою з лівого боку по ходу руху. Відповідно, коли пішохід перетинає проїжджу частину зліва направо по ходу руху автомобіля, його краще видно водію, який має більше можливості (за часом), для запобігання наїзду. Певна частина пішоходів або не знає, або не виконує правила руху, нехтуючи ними. Спостереження за поведінкою пішоходів ще на підступах до проїжджої частини – одне з основних завдань

водія при русі в містах й інших населених пунктах. Найбільшу увагу водіям потрібно звертати на пішоходів, які знаходяться з правого боку по ходу руху автомобіля. Це не означає, що пішоходів, які знаходяться зліва на тротуарі (узбіччю), можна упускати з поля зору. Досить часто причинами наїздів на пішоходів є неухважність водіїв при об'їзді тих, які стоять, або пішоходів, які йдуть в тому ж напрямі, не попереджені про наближення транспортних засобів і, не озирнувшись, раптово змінили напрям руху.

У подібних обставинах водії вважають, що безпека руху буде забезпечена самим пішоходом. На жаль, це типова помилка водія.

Багато водіїв в своїх поясненнях про ДТП, пов'язаних з наїздом на пішохода, вказують, що причиною тієї або іншої події стала раптова поява пішоходів на проїжджій частині. Проте, відповідно до вимог правил дорожнього руху водії зобов'язані бути взаємно попереджувальними і уважними до навколишнього оточення та його змін. Звичайно, пішохід не може раптово з'явитися на проїжджій частині, оскільки, перш ніж там опинитися, він повинен спочатку перейти пішохідну доріжку (тротуар) у певному напрямі.

При уважному спостереженні (око людини забезпечує видимість в секторі 120 градусів без зміни положення корпусу або голови) водій може помітити, що пішохід, ще знаходячись на тротуарі, різко змінює напрям руху. Звичайне це вказує на його намір перейти вулицю.

Особливої обережності потрібно дотримуватися при появі дітей у полі зору водія. Якщо діти вже знаходяться на проїжджій частині, водій зобов'язаний зупинитися і пропустити їх у потрібному напрямі. В окремих ситуаціях неухважного пішохода заздалегідь необхідно попередити звуковим сигналом і, якщо він на нього не реагує, понизити швидкість руху і збільшити боковий інтервал між автомобілем та пішоходом з тим, щоб при положенні необачних дій пішохода можна було б запобігти наїзду.

Абсолютно очевидно, пасажирські транспортні засоби, що стоять на зупинці, постійно створюють аварійну ситуацію для інших проїжджаючих транспортних засобів, закриваючи оглядовість водія у бік пішохідного руху (тротуарів), а пішоходам – у бік проїжджаючих транспортних засобів. У цих випадках Правила Дорожнього Руху наказують водіям дотримуватися особливої обережності.

В середньому кожен восьмий випадок наїзду на пішохода здійснений при роз'їзді транспортних засобів в світлий час доби, коли пішохід намагався переходити проїжджу частину вулиці, ззаду проїжджаючого транспортного засобу. При аналізі таких наїздів на пішоходів водії вважають, що з їхньої сторони при вказаних обставинах порушень ПДР не було і не могло бути. Проте ці водії неправильно розуміють обставини вказаних ДТП: якби водій

перед роз'їздом звертав особливу увагу на ту ділянку полотна дороги (вулиці), видимість на якій буде перекрита зустрічним автомобілем безпосередньо у момент роз'їзду, він зміг би у багатьох випадках уникнути такої події. На жаль, дуже часто при об'їзді пасажирських транспортних засобів, що стоять на зупинці та їхньому роз'їзді, потерпілими є діти.

Зіткнення транспортних засобів.

Аналіз причин виникнення зіткнень транспортних засобів показав, що кожен 10-й випадок відбувається при обгоні транспортного засобу, що їде попереду, кожен 12-й - при об'їзді автомобіля, що стоїть або іншої перешкоди, а кожен 3-й випадок - при русі транспортного засобу в крайньому лівому ряду. Основними причинами зіткнень транспортних засобів є неправильний розрахунок при об'їзді та обгоні транспортних засобів, виїзд на стрічну смугу дороги при русі в крайньому лівому ряду, самовпевненість водіїв. Однією з причин зіткнення транспортних засобів є також відсутність на рівних, прямих ділянках доріг осьової лінії, орієнтуючись по якій, водій не виїжджає на смугу стрічного руху.

Оцінка швидкості, відстані, дотримання інтервалів при стрічному роз'їзді, обгоні і об'їзді перешкод - вирішальні умови безпечного водіння автомобіля. При стрічному роз'їзді особливу увагу потрібно звертати:

- на ділянку по лівій стороні дороги, видимість на якій буде перекрита у момент роз'їзду, звідки можливий раптовий вихід пішохода на проїжджу частину;
- на правильність вибору інтервалу для безпечного роз'їзду із зустрічним транспортним засобом;

Окрім дотримання інших елементів при обгоні, необхідними умовами забезпечення безпеки руху є оцінка швидкості та відстані до автомобіля, що наближається з протилежного напрямку, вибір правильного інтервалу між автомобілем, що обганяє і автомобілем, що йде на обгін, оглядовість ділянки дороги, перекритої транспортним засобом, що обганяє.

Перекидання транспортних засобів.

Дослідження обставин, при яких вони виникають, свідчать, що переважна більшість цих подій виникають із-за неправильних прийомів водіння автомобіля, а саме: рух на ухилах з вимкненою коробкою передач, виїзд на слизьке узбіччя, застосування гальмування при ковзкості дорожнього покриття, різке маневрування і т.д. Дослідження також показують, що водії не завжди усвідомлюють можливі наслідки, коли управляють автомобілем на узвозах і ухилах без включеної коробки передач навіть тоді, коли, виїжджають на слизьке узбіччя. У таких випадках вони застосовують гальмування. Це пояснюється тим, що при вказаних обставинах не завжди виникають дорожньо-

транспортні події, тому у водіїв породжується переконаність відсутності небезпеки.

Забруднена або обмерзла проїжджа частина – аварійні умови для руху транспортних засобів. Багато водіїв неправильно вибирають швидкість руху при ковзкості проїжджої частини. Водії недооцінюють той факт, що дорожній пил на початку дощу створює на дорозі плівку, яка значно знижує зчеплення колеса з покриттям дороги. Тому при різкому гальмуванні або різкому маневрі автомобіль втрачає стійкість, збільшуючи його зупинний шлях.

Дорожньо-транспортні події при роз'їзді в темний час доби.

Маються на увазі події при короткочасному заслїпленні світлом фар водія автомобіля. Правила руху вимагають, щоб водій при заслїпленні зупинився. Оскільки практично у всіх випадках при роз'їзді транспортних засобів в темний час доби незалежно від того, чи було в даному випадку заслїплення чи ні, водії постійно знаходяться в аварійних ситуаціях, і в якісь долі секунди за автомобілями при їхньому роз'їзді постійно існує невидима зона. При роз'їзді транспортних засобів в нічний час необхідно оцінити, чи достатня відстань, що проглядається попереду автомобіля, для його зупинки при даній швидкості руху. Тільки такі дії водія дають можливість забезпечити безпеку руху в нічний час.

Грубі порушення ПДД з тяжкими наслідками.

Практика показує, що найбільш тяжкі наслідки виникають при зіткненні транспортних засобів, що рухаються назустріч один одному. Науковими дослідженнями встановлено, що при лобовому зіткненні, наприклад, на швидкості 80 км/г через 0,05 секунд після удару на водія і пасажирів діє сила інерції приблизно в 4000 кг. Одна з дорожніх лабораторій Лондона досліджувала близько 600 зіткнень і перекидань автомобілів. З 837 водіїв і пасажирів цих автомобілів 552 залишилися неушкодженими завдяки ременям безпеки. А серед 218 важко поранених 180 припадало на частку тих, хто не користувався ременями безпеки. За даними 28000 ДТП в Швеції, ремені безпеки знижують поранення від органів управління автомобілем на 36 %, від вітрового скла - на 63 %, від низу щитка приладів - на 53 %, даху - на 79 %. Дослідження у Фінляндії показали, що кожен третій із загиблих при ДТП міг бути врятований, якби користувався ременями безпеки.

2. Дії патрульного при прибутті на місце ДТП. Огляд місця ДТП.

Незважаючи на наслідки пригоди, патрульний, прибувши на місце ДТП, має діяти чітко та виважено. Для цього необхідно швидко оцінити обстановку на місці з тим, щоби **подати попередню інформацію про пригоду до чергової**

частини підрозділу Національної поліції. Власна компетенція патрульного при ДТП розповсюджується на оформленням ДТП за ознаками адміністративного правопорушення. Однак, за наявності потерпілих патрульний не може залишатися осторонь і має надати першу медичну допомогу.

Отже, після прибуття на місце пригоди порядок дій патрульного має бути наступним:

1. Забезпечити власну безпеку та безпеку учасників пригоди (увімкнення проблискових маячків, аварійної світової сигналізації в т.ч. на транспортних засобах учасників ДТП, виставлення знаку аварійної зупинки, огороження місця ДТП фішками та спеціальною стрічкою).
2. Визначити наявність постраждалих, надати їм першу медичну допомогу або сприяти доставці їх до медичних закладів.
3. З'ясувати зону відповідальності патрульного, яка може бути адміністративною або кримінальною та послідовність дій в залежності від цього.

Подальші дії патрульного за різними видами провадження відрізняються.

Адміністративне провадження (компетенція патрульного)	Кримінальне провадження (компетенція слідчого)
<ol style="list-style-type: none"> 4. Встановлення осіб-учасників ДТП – отримання від них документів (посвідчення водія, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, договору обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів). 5. Проведення замірів, складання схеми ДТП, опитування учасників та очевидців пригоди, огляд транспортних засобів. 6. Обстеження прилеглої території на предмет встановлення камер зовнішнього відеоспостереження. З'ясування відомостей щодо власників цих камер для подальшої підготовки офіційних запитів. 7. Оформлення інших матеріалів 	<ul style="list-style-type: none"> • Встановлення осіб-учасників ДТП – отримання від них документів (посвідчення водія, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, договору обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів). • Виклик слідчо-оперативної групи (СОГ). • Виконання доручень слідчого, пов'язаних з функціональними обов'язками патрульного за узгодженням з керівництвом патрульного (складання схеми ДТП, опитування свідків та учасників ДТП тощо). • Забезпечення охорони місця події та збереження слідчої інформації.

<p>ДТП (Акт незадовільного утримання дорожньої мережі, Акт затримання транспортного засобу, Акт пошкодження дорожніх об'єктів чи іншого майна тощо).</p> <p>8. За необхідності, проведення огляду на стан сп'яніння учасників ДТП.</p> <p>9. Складання процесуальних документів (адмінпротоколи, постанови, тимчасові дозволи на право керування т/з, рапорти тощо).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Регулювання дорожнього руху. • Складання рапорту (картки ДТП*) для подальшого внесення інформації до інтегрованої пошукової системи Національної поліції
<p>Після закінчення оформлення ДТП, продовження патрулювання зони обслуговування.</p>	

Примітка: Під час оформлення матеріалів ДТП в обов'язковому порядку проводиться звірка номерів агрегатів транспортних засобів з обліковими даними в реєстраційних документах, а також здійснюється їх перевірка за обліковими даними «РОЗШУК», «УГОН» інтегрованих пошукових систем Національної поліції.

Аналогічна перевірка проводиться відносно учасників пригоди (фізичних осіб)

Особливості оформлення матеріалів ДТП з матеріальними збитками. Огляд місця ДТП.

При ДТП основні докази здобуваються при огляді місця події, транспортних засобів, об'єктів, що можуть бути причетні до ДТП (будівля, електроопора тощо) та подальшої фіксації цієї інформації. Тому виконанню цих дій також має приділятися увага патрульного.

Оскільки межі огляду при ДТП відразу встановити важко, спочатку є доцільним оглянути ті місця, де знаходяться основні об'єкти пригоди: автомобілі, інші транспортні засоби тощо. Потім, рухаючись у напрямку, зворотному руху автомобіля (або в напрямку, що відповідає руху автомобіля, який зник із місця пригоди), слід оглянути узбіччя, тротуари та прилеглі ділянки.

Першочергову увагу при огляді, необхідно приділяти об'єктам, що мають безпосереднє відношення до пригоди: слідам гальмування, розташуванню транспортних засобів, частин, що відокремилися від них,

місцезнаходженню великих предметів. Проте слід враховувати, що нерідко і незначні об'єкти, які на перший погляд здаються несуттєвими, можуть мати важливе значення при розслідуванні пригоди. Тому при огляді слід фіксувати всі помічені на дорозі сліди та предмети.

Часто розташування плям електроліту або іншої рідини, осколків скла, ґрунту, що обсипався, поламаних деталей, подряпин на дорожньому покритті служать відправною точкою для інженерних розрахунків та встановленню реального механізму дорожньо-транспортної пригоди.

Як і кримінальна фотографія, огляд місця ДТП доцільно здійснювати або від загальної картини пригоди до безпосередніх фрагментів, найменших деталей, що відокремилися від транспортного засобу. Або навпаки, – від найменшого до загального огляду.

На що треба дивитися та звертати увагу при огляді місця ДТП.

Патрульний на місці ДТП повинен взяти до уваги дорожні умови та оглянути їх, а саме:

1. Назву, напрямок дороги відносно сторін горизонту;
2. План дороги (пряма ділянка, перехрестя і його форма, повороти й закруглення дороги, їх напрямки й радіуси);
3. Поздовжній профіль дороги (випуклий, горизонтальний, двоскатний, односкатний, його величина);
4. Ширину проїжджої частини дороги та кожної смуги окремо;
5. Тип дорожнього покриття (асфальтобетон, цементобетон, бруківка, гравій, пісок тощо);
6. Стан дорожнього покриття (сухе, мокре, забруднене, ожеледь, сніг, льодовий покрив, вигляд, розміри та місце їх розташування тощо);
7. Пошкодження дорожнього покриття (місце розташування, конфігурація вибоїн, розміри та вигляд країв тощо);
8. Ширину кожного з узбіч, чи є вона однаковою;
9. Тип покриття узбіччя і його стан (укріплене, м'яке, вкрите щебенем, піском, травою, снігом, кригою тощо);
10. Пошкодження на узбіччях від транспортних засобів-учасників ДТП чи іншим чином;
11. Ширину тротуарів; висоту бордюрів;
12. Наявність перешкод на проїжджій частині дороги, узбіччях, тротуарах;
13. Глибину кюветів;
14. Довжину відкосів кюветів, їх стан;

15. Дорожні знаки на відстані 300 м в обидва боки, зона дії знаків, правильність їх установлення і стан;
16. Розмітку проїжджої частини в зоні місця ДТП;
17. Зовнішнє оточення місця ДТП (відкрита місцевість, дерева, будови, обриви і т. д.);
18. Спосіб регулювання дорожнього руху на регульованому перехресті (регулювальник або світлофор, його тип, режим роботи, місцезнаходження, справність);
19. Видимість поверхні проїжджої частини по осьовій лінії;
20. Коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з дорожнім покриттям.

При кримінальних правопорушеннях у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху по наведених даних заповнюється протокол огляду місця ДТП. Адміністративним провадженням за ст. 124 КУпАП заповнення такого протоколу не передбачено. Однак, інформація, отримана патрульним при огляді місця події знайде своє відображення у схемі ДТП.

Умови оформлення ДТП за «Європротоколом».

Патрульний поліцейський може на місці ДТП встановити підстави для оформлення пригоди за «Європротоколом». При цьому жодним чином особисто не бере участі у безпосередньому оформленні документів, а лише перевіряє можливість як представник органів виконавчої влади, чи можуть учасники ДТП здійснити оформлення пригоди за «Європротоколом».

Підстави для оформлення «Європротоколу» наступні:

- учасники ДТП — механічні транспортні засоби, яких повно бути не більше двох;
- наявність у обох учасників ДТП чинних договорів цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- відсутність постраждалих в ДТП;
- відсутність ознак сп'яніння учасників ДТП;
- досягнення згоди між учасниками щодо вини особи, наслідком неправомірних дій якої стала ДТП.
- розмір суми нанесених матеріальних збитків не перевищує ліміту виплати страхового відшкодування.¹

*Примітка*¹ Розмір матеріального збитку, спричиненого транспортному засобу потерпілої особи, повинен визначатися учасниками ДТП без участі поліцейського. Ліміт, тобто обмеження розміру виплати страхового відшкодування з 12 лютого 2016 року відповідно до розпорядження Нацкомполіції №3471 від 25.12.2015 року складає 50 000 (п'ятдесят тисяч) гривень (<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0112-16>).

3. Заходи особистої безпеки працівників ПС

Під час несення служби працівник ПС зобов'язаний дотримуватися заходів особистої безпеки, а саме:

Знаходитись на тротуарі, а за його відсутності - на узбіччі дороги чи вулиці або на острівці безпеки.

Вихід працівника підрозділу ПС на проїзну частину дозволяється лише для здійснення розпорядчо-регулювальних дій, огляду місця ДТП та надання допомоги учасникам дорожнього руху.

При оформленні ДТП, наданні допомоги учасникам дорожнього руху на проїзній частині облаштовувати ці місця сигнальними конусами в достатній кількості та дорожніми знаками "Об'їзд перешкоди з правого боку" або "Об'їзд перешкоди з лівого боку" з установленням знака аварійної зупинки чи увімкненням аварійної сигналізації.

Здійснювати нагляд за дорожнім рухом у місцях, визначених карткою маршруту патрулювання.

При проведенні відпрацювань, якщо маршрут патрулювання не визначено карткою, вибирати місце несення служби таким чином, щоб знаходитися в межах чіткої видимості для всіх учасників дорожнього руху і мати можливість для своєчасного припинення правопорушення.

Проводити перевірку документів та розбір правопорушення лише на тротуарі чи узбіччі дороги (вулиці), острівці безпеки під прикриттям автомобіля. Службовий автомобіль (автобус, мотоцикл) при цьому необхідно ставити також на тротуарі чи узбіччі дороги (вулиці) за умови дотримання ПДР.

Здійснювати зупинку транспортних засобів за допомогою жезла з використанням поданого свистком сигналу для привертання уваги учасників дорожнього руху. При цьому враховувати швидкість руху, тип, габарити, вагу транспортного засобу, стан дорожнього покриття, інтенсивність та щільність транспортного потоку.

По можливості не знаходитися на слизьких ділянках дорожнього покриття.

Вибирати для зупинки транспортного засобу темного часу доби найбільш освітлені ділянки дороги, а в разі неможливості використовувати світло фар патрульного транспортного засобу та спеціальних світлових сигнальних пристроїв.

При зупиненні транспортних засобів та перевірці документів необхідно:

Наближаючись до зупиненого автомобіля, перевірити, чи зачинена кришка багажника, оглянути салон автомобіля, темної пори доби освітити

салон електричним ліхтариком або запропонувати водієві ввімкнути освітлення салону.

Після отримання документів знаходитися біля зупиненого транспортного засобу збоку, щоб виключити можливість нанесення удару при різкому відкритті дверей або раптовому початку руху.

У разі знаходження водія поруч з працівником ПС останній обирає позицію, що забезпечує постійний контроль за діями водія, пасажирів та рухом транспортних засобів. Інші працівники, що знаходяться в складі наряду, повинні займати положення, що дозволяє забезпечувати взаємну страховку та виключає у випадку застосування зброї ураження працівника, що страхується.

У разі знаходження в транспортному засобі групи осіб забезпечувати страхування працівника ПС, що здійснює перевірку, іншим працівником.

Під час руху з метою зупинення транспортного засобу - учасника дорожнього руху вмикати спеціальні світлові і звукові сигнальні пристрої на патрульному транспортному засобі.

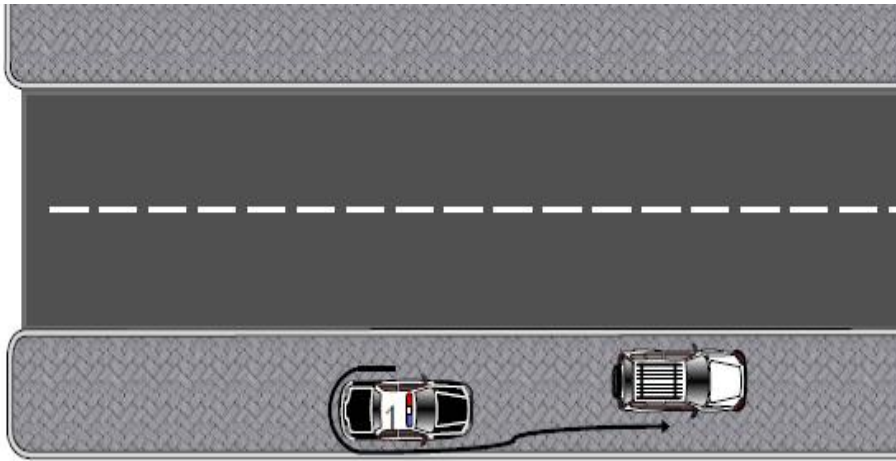
Категорично забороняється стояти перед або за зупиненим транспортним засобом, спиною до учасників дорожнього руху та руху транспортних засобів, зупиняти патрульний автомобіль попереду зупиненого транспортного засобу та здійснювати в нічний час зупинення двох і більше транспортних засобів.

Темної пори доби, незалежно від кліматичних умов, працівник ПС повинен бути одягнений у світловідбиваючий одяг (жилет).

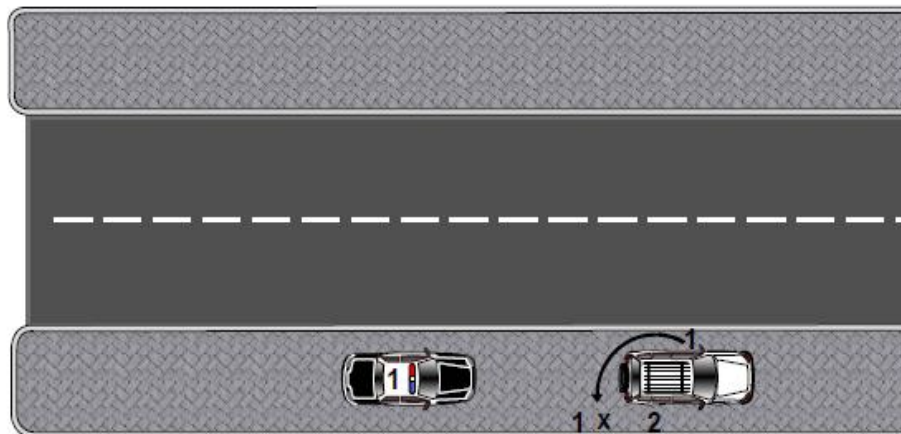
У випадку виявлення транспортного засобу, що розшукується, або осіб, які підозрюються в скоєнні злочину, працівники, що входять до складу наряду, приймають, залежно від конкретних обставин, необхідні запобіжні заходи для проведення поверхневої перевірки затриманих та огляду транспортного засобу з метою виявлення зброї .

Огляд транспортного засобу проводиться після того, як працівниками наряду встановлено контроль за поведінкою затриманих.

У разі загострення ситуації працівникові ПС, що забезпечує безпеку, рекомендується пересунути кобуру ближче до пряжки ремня, розстебнути її та зняти пістолет із запобіжника. У цьому випадку страхуючий, якщо він вважає, що в обстановці, яка складається, можуть виникнути обставини для застосування вогнепальної зброї, має право оголити пістолет і привести його в готовність.



У випадку, коли є підстави вважати, що в транспортному засобі знаходяться особи, причетні до злочину, наближення до автомобіля слід здійснювати з боку дверей переднього пасажира, що утруднить несподіваний напад, тому що для направлення зброї вправо злочинцям буде потрібно більше часу, і ці дії будуть більш помітні для співробітника ПС.



Якщо водій або пасажир такого автомобіля вийшли з нього, то необхідно попросити їх покинути проїзду частину дороги і пройти на узбіччя, пам'ятати про принцип «контакт-прикриття» та бути готовим відбити можливий напад чи застосування зброї проти співробітників ПС.

У осіб, підозрюваних у вчиненні злочину, а також у всіх учасників дорожнього руху, з якими доводиться спілкуватися співробітників ПС, наявність зброї можна визначити за такими ознаками:

а) *асиметричність ходи* - людина робить більш короткий крок з боку, на якій знаходиться зброя з-за того, що зброя спирає рух ноги або в русі розгойдується і може бути помітно, пістолет або ніж може перебувати в кишені або заткнуть за пояс (з правого або лівого сторони);

б) *обмежений помах руки* - можливий з боку пістолета або ножа, рука інстинктивно розташовується ближче до тіла, як би охороняючи зброю і притримуючи його;

в) *круговий рух руки* - при підйомі по сходах або в гору зброю в кишені або за поясом може змінити положення, людина, що має зброю, намагається швидким круговим рухом руки привести його в початковий стан;

г) *притримування кишені рукою* - щоб зброя не випало й не заважало швидкого пересування, людина, що ховає пістолет, при бігу або швидкому кроці намагається притримувати його рукою;

д) *спроба приховати зброю* - коли озброєна людина не має намір застосувати зброю або чекає відповідного моменту для його застосування, то він намагається повернутися так, щоб зброя опинилася подалі від ймовірного супротивника. Це може проявитися і у ледь помітному русі стегна або легкому повороті. Одночасно рука інстинктивно робить рух туди, де захована зброя.

Зброя також може ховатися в портфелі, сумці, дипломаті або просто в руці, прикрите курткою, светром, довгим рукавом. Наявність у руці водія чи пасажирів, що знаходиться поза автомобілем, перерахованих предметів повинно викликати обгрунтовані підозри.

3.1 Заходи безпеки працівників ПС при оформленні ДТП.

До проведення необхідних дій на місці ДТП з оформлення, організації дорожнього руху і огороження місця ДТП допускаються працівники ПС, а також працівники УПП, які входять до складу СОГ.

Керівник СОГ здійснює загальне керівництво при проведенні необхідних дій на місці ДТП.

Старший наряду ПС організовує та забезпечує безпеку дорожнього руху на місці ДТП (у разі ДТП з матеріальними збитками - оформлення).

Усі необхідні дії на місці ДТП виконуються тільки після його огороження технічними засобами організації дорожнього руху (далі - ТЗОДР) і тимчасової зміни порядку організації дорожнього руху в зоні ДТП.

Початкові дії працівників ПС і СОГ на місці ДТП із забезпечення безпеки дорожнього руху:

Увімкнути на службовому транспортному засобі, який розміщується на проїзній частині дороги, як елемент прикриття пробліскові маячки й аварійну світлову сигналізацію.

Працівникам ПС забороняється знаходитися в патрульному автомобілі, який використовується як прикриття.

Обстежити місце ДТП та виставити сигнальні конуси, що позначають його межі.

У разі розташування місця ДТП на одному боці проїзної частини необхідно виставити сигнальні конуси перед транспортним засобом прикриття на відстані 5 - 10 метрів (поза населеними пунктами - до 20 метрів).

У разі розташування місця ДТП на обох боках проїзної частини з одного напрямку під'їзду до місця ДТП розміщується транспортний засіб прикриття, а з іншого напрямку необхідно виставити сигнальні конуси на відстані 15 - 20 м від місця ДТП і біля них. На краю проїзної частини виставляється працівник ПС (регулювальник), який виконує розпорядчо-регулювальні дії.

Організувати із застосуванням ТЗОДР дорожній рух у зоні ДТП. При цьому в першу чергу встановлюються ТЗОДР, найбільш віддалені від місця ДТП.

ТЗОДР встановлюються в такій послідовності:

Попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка).

Інформаційні табло "Увага! Оформлення ДТП".

Наказові дорожні знаки "Об'їзд перешкоди з правого боку", "Об'їзд перешкоди з лівого боку".

Конуси сигнальні, що позначають траєкторію руху транспортних засобів на під'їзді до місця ДТП.

Проблискові маячки жовтого кольору (можуть установлюватись одночасно з ТЗОДР, на яких вони закріплюються).

Огороджувальна стрічка.

Демонтаж ТЗОДР здійснюють у зворотній послідовності (від найближчих до найвіддаленіших від місця ДТП) після проведення всіх необхідних робіт на місці ДТП.

Вимоги до встановлення ТЗОДР у зоні ДТП:

Довжина зони ДТП повинна бути мінімальною і забезпечувати безпеку осіб, що здійснюють роботи на місці ДТП, а також безпечний режим руху пішоходів і транспортних засобів.

На початку зони ДТП установлюється попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (поза населеними пунктами на відстані 150 - 300 м, у населених пунктах - на відстані 50 - 100 м). Знак розміщують на узбіччі якомога ближче до краю проїзної частини. За умови кількості смуг руху в одному напрямку дві і більше та розташуванні місця ДТП ближче до осі дороги попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка) установлюють на осі дороги.

Інформаційне табло "Увага! Оформлення ДТП" встановлюється разом з попереджувальним дорожнім знаком "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка). Винятком є випадок установлення інформаційного табло "Увага!

Оформлення ДТП" на осі дороги на відстані 25 м у населеному пункті (50 м поза населеним пунктом) за напрямком від місця встановлення попереджувального дорожнього знака "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка).

Темного часу доби і в умовах недостатньої видимості застосування спеціальних світлових сигнальних пристроїв обов'язкове на всіх дорогах незалежно від освітлення. Крім того, їх застосування є обов'язковим на ділянках доріг під шляхопроводами, естакадами, мостами або в тунелях.

Кількість спеціальних світлових сигнальних пристроїв, що встановлюються для кожного напрямку руху в зоні ДТП, повинна бути не менше 5. Вони встановлюються:

на початку зони ДТП - спільно з інформаційним табло "Увага! Оформлення ДТП";

на сигнальних конусах, що позначають траєкторію об'їзду місця ДТП.

Огороджувальна стрічка повинна використовуватись для огороження тієї частини місця ДТП, яка поширюється за межі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно унеможливити шляхом застосування огороджувальної стрічки рух пішоходів у місці ДТП.

Категорично забороняється оформлення матеріалів ДТП у службовому автомобілі, що використовується як прикриття.

В обов'язковому порядку незалежно від часу доби працівники ПС, які проводять оформлення матеріалів ДТП, повинні бути одягнуті в одяг зі світловідбиваючими елементами (жилети).

4. Складання схеми ДТП.

Схеми виконуються в масштабі на спеціальному бланку. **Розміри і форма схем не обмежуються**, оскільки границі події можуть мати складну конфігурацію. Як правило, на схемі відображають горизонтальну проекцію або **план місця ДТП**. Якщо ж подія сталася на пересіченій або має складний профіль місцевості, то схема доповнюється **вертикальними**.

У зв'язку з тим, що периферійні частини ТС в процесі ДТП, як правило, піддаються деформації, фіксацію їх розташування на плані доцільно вести від точок дотику коліс проїжджої частини або від центрів коліс.

Зміна бази ТЗ в процесі зіткнення, перекидання або наїзду на перешкоду - явище відносно рідкісне. Однак якщо воно відбувається, то в даному випадку ТЗ може розглядатися як тіло, яке не має певної форми, і фіксуватися за габаритними точкам.

Дії, що передують складанню схеми ДТП.

- з'ясовується, за яких обставин сталася ДТП, тобто механізм її виникнення (дає можливість з'ясувати наскільки формальним є складання схеми ДТП);
- з'ясовується, які зміни обстановки сталися до прибуття на місце ДТП патрульного (якщо автомобіль після ДТП пересувався, то його фіксація на схемі втрачає доцільність);
- встановлюється місце зіткнення (наїзду), тобто удару (самотужки та зі слів учасників). Про це свідчить концентрація осипаного ґрунту, осколків скла, різкі відхилення слідів руху від початкового напрямку тощо. За відсутності матеріальних доказів, що свідчать про місце удару, воно встановлюється відповідно до свідчень учасників та очевидців пригоди.
- Враховуючи вищевикладене, визначається доцільність та порядок проведення замірів. Учасникам ДТП роз'яснюються їх обов'язки і права щодо складання схеми та заходи особистої безпеки.

Рекомендації при складанні схеми.

При здійсненні вимірів на місці ДТП рекомендується користуватися рулеткою (механічною або електронною). Механічна рулетка повинна бути із тканини або пластиковою, тому що огляд місця ДТП часто ведеться в несприятливих погодних умовах. Виміри проводяться під прямим кутом до подовжньої і поперечної осі проїзної частини. Необхідно забезпечувати максимальну точність (не допускати провисання вимірювальної стрічки).

Слід фіксувати точки, між якими проводяться виміри. При фіксації розташування транспортних засобів виміри проводяться від центру коліс (від місця контакту колеса з дорогою – так звана «пляма контакту»). Необхідно прагнути робити виміри до однієї базової лінії (наприклад, до правого краю дороги). Не допускається дублювання вимірів, забезпечуючи таке положення, при якому в разі потреби можна установити й інші розміри. Нема потреби робити ті виміри, які не несуть ніякої інформації.

Усі заміри виконуються тільки патрульним у присутності учасників ДТП.

Схема, як правило, складається безпосередньо на місці події. Якщо на місці події була складена чорнова схема, то її чистовий варіант складається в патрульному автомобілі. Чорновий екземпляр схеми також прикладається до чистового екземпляру схеми. Реквізити і зміст чорнового і чистового варіанта повинні бути однаковими. Якщо хто-небудь з водіїв, які брали участь у ДТП, відмовляється підписати схему, то про це робиться запис на схемі і вона засвідчується підписами понятих.

Часто спостерігається надмірність розмірних ліній, що використовуються для прив'язки ТЗ і інших об'єктів. Вони, як правило, суперечать одна одній і

суттєво ускладнюють візуальне сприйняття документів. Нерідко не відображається довжина специфічних ділянок безперервних та переривчастих слідів гальмування, а також вид і стан відповідного їм дорожнього покриття. Особливо це стосується слідів, що утворюються при пробуксовці, ковзанні і гальмуванні коліс. Зневага цими моментами не дозволить у майбутньому провести комплексну експертизу. Необхідність її проведення відчувається у більшості не тільки кримінальних, але й адміністративних справ цієї категорії.

Для того, щоб схема була зрозумілою, бажано попередньо виконати її на чернетці, з урахуванням відповідної пропорційності об'єктів, що відображаються. Одним з найбільш простих і дійових засобів підвищення демонстраційних та інформаційних якостей цього документа може бути додержання визначеної послідовності його виконання.

Пропонується додержання такого порядку:

- нанести лінії меж проїзної частини, тротуарів, узбіч, дорожньої розмітки, дефектів дорожнього покриття, контури ТЗ та інших об'єктів, що знаходяться на місці ДТП. При цьому особливу увагу приділити точності викреслювання радіусів поворотів і заокруглень вулиць і доріг, кутів злиття і розгалуження проїзних частин;
- точками вказуються розташування окремих дрібних об'єктів: осипання ґрунту, осколків скла, крапель рідини тощо. Таким чином, точка буде визначати центр об'єкту;
- викреслити розмірні лінії, що забезпечують на схемі прив'язку об'єктів огляду до краю проїзних частин чи відносно сталих орієнтирів. При цьому товщина розмірних ліній повинна бути у 2-3 рази тонше ліній меж проїзної частини, контурів ТЗ та інших об'єктів, що вказані у вищенаведеному пункті;
- відобразити на схемі сліди руху і гальмування ТЗ, дорожні знаки, покажчики, світлофорні об'єкти;
- виконати нумерацію об'єктів, що визначає розташування цих об'єктів – олівцем тонкими лініями з'єднати з окружностями (діаметр – приблизно 1 см) на периферійних ділянках схеми та у цих колах проставити порядкові номери об'єктів, що розміщуються для зручності користування схемою за годинниковою стрілкою;
- указати ширину проїзної частини, тротуарів, узбіч, газонів, встановлений напрямок руху ТЗ до кульмінаційної фази ДТП, назву вулиць, зупинок громадського транспорту, номери будинків та інших об'єктів у зоні пригодності;
- відобразити на схемі місце, де із ТЗ випав вантаж, та з якої висоти він падав.

Предмети, положення яких важко передати на плані (стовпи міського освітлення, дерева, дорожні знаки і покажчики), можна для наочності намалювати у вертикальній проекції, але таким чином, щоб вони не ускладнювали сприйняття схеми. Якщо це не вдається, переходять на застосування відповідних умовних позначень, яким дають розшифровку у відповідному розділі схеми.

В обов'язковому порядку на бланку схеми ДТП праворуч заповнюється **таблиця дорожніх умов** та зазначаються **назви об'єктів**, зображених на схемі.

Також до схеми ДТП вноситься інформація про:

- дата, час та місце скоєння ДТП;
- прізвище, ім'я, по батькові кожного з учасників повністю;
- дата народження;
- місце проживання учасника пригоди;
- контактний телефон;
- серія та номер протокол про адміністративне правопорушення (у разі складання);
- відомості про особу, яка склала схему.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;
- відомості про страхування;
- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.
- вид пригоди;
- порушення пункту ПДР за ст. 124 КУпАП;
- відомості про посвідчення водія;
- результати огляду на стан сп'яніння.

Уся зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При кресленні схеми потрібно дотримуватись таких рекомендацій:

- А. застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала тощо);
- Б. користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів і умовними позначками;
- В. не змінювати масштабності зображення;
- Г. якщо потрібно деталізувати ту чи іншу ділянку схеми - використовувати винесення фрагментів;

прямолінійна кромка проїзної частини, стіна будівлі або лінія, що є її продовженням та інші об'єкти, обмежені прямими лініями або прямокутні.

Друга вісь координат - вертикальна (Y) повинна проходити через обраний орієнтир (місце установки дорожнього знака, кут будівлі, опора стовпа електричного освітлення тощо). Ця лінія обов'язково має бути розташована перпендикулярно першій.

У випадках, коли на місці ДТП немає прямих ліній, які можна було б використовувати як осі координат (криволінійна ділянка дороги, дорога без чітких меж проїжджої частини – ґрунтова, засніжена тощо), необхідно на місці ДТП штучно вибрати та позначити лінію (вісь координат), від якої проводитимуться виміри. Така умовна лінія також буде однією з базових чи опорних. Так як у випадку наявності прямокутних об'єктів «прив'язки» базові (опорні) лінії мають бути вертикальними та горизонтальними, в даному випадку базовими лініями будуть дві взаємно перпендикулярні лінії, жодна з яких не буде збігатися з поздовжньою віссю дороги.

За відсутності стаціонарного об'єкта базова лінія може бути проведена між двома добре помітними об'єктами - орієнтирами, наприклад, між стовпами електричних опор. Можна позначити цю лінію на місцевості, натягнувши між обраними об'єктами мотузку або шнур. Розташування базових ліній визначається на місці ДТП, виходячи з конкретної обстановки і зручності вимірювань. Обов'язковою умовою є перпендикулярність двох базових ліній.

У випадках, коли орієнтири знаходяться на значній відстані від місця ДТП, базову лінію доцільно розташувати ближче до слідів та об'єктів розташування, вказавши відстань від неї до орієнтирів або вихідної лінії, що проходить через орієнтири.

Положення сліду або об'єкта фіксується вимірюванням відстані від його характерних точок (початок, кінець, зміна напрямку сліду, положення коліс ТЗ тощо) до базової лінії (поперечний розмір), а також до лінії, перпендикулярній до базової, і проходить через один з орієнтирів або на деякій відстані від нього. І в цьому випадку всі вимірювання проводяться перпендикулярно до осей координат.

При складанні схеми ДТП за відсутності об'єктів «прив'язків», за умови штучного вибору базових (опорних) ліній доцільним буде додавати до схеми ДТП опис механізму побудови цих ліній. Наприклад: «На місці ДТП побудова базової лінії здійснювалася наступним чином. Між стовпчиком «1» з позначенням 23 і стовпчиком «2» з позначенням 24 (кілометрові знаки) була розтягнута мотузка, прилегла до сторін стовпів, звернених до дороги (вихідна лінія). Від стовпа «2» у напрямку дороги перпендикулярно лінії «1-2» була розтягнута мотузка. Відстань від стовпа «2» до точки А, через яку проведена

базова горизонтальна лінія, паралельно вихідній лінії, склала 10 м. Паралельність досягнута однакою відстанню від вихідної лінії до базової лінії в будь-яких двох точках. Базова лінія стала основною, від якої здійснювалися подальші виміри. За нульову точку при здійсненні вимірювань прийнята точка А. Від цієї точки проведено умовний перпендикуляр та побудовано вертикальну базову лінію.

Деяку складність при складанні схеми ДТП представляють випадки зі складною конфігурацією проїзної частини, наявності дефектів, колійності або слідів транспортних засобів, які зазвичай, трапляються за межами населеного пункту. У зазначених випадках рекомендується здійснювати нанесення об'єктів дорожньої обстановки і базових ліній виконувати на схемі з виносками-укрупненнями. Також, особливостями лісових і польових доріг є те, що вони, як правило, не обладнані технічними засобами організації дорожнього руху (дорожні знаки, кілометрові стовпи, покажчики тощо). У зв'язку з цим, доцільним буде складання протоколу огляду місця події або рапорту, де особлива увага повинна бути приділена інформації про розташування місця ДТП. Для цього рулеткою або по лічильнику спідометра має бути виміряна та зазначена відстань до місця події від відомих орієнтирів (просіка, виїзд з сільських доріг, селищ, сіл тощо). В якості таких орієнтирів можуть бути обрані об'єкти навколишнього оточення, які будуть добре помітні і дозволять без утруднень визначити їх на місці. А за їхньою допомогою визначити в подальшому місце ДТП. На схемі ці орієнтири мають окремо позначатися цифрами з зазначенням відстані до них від місця події.

Фіксація слідів коліс транспортного засобу.

Прямолінійні ділянки слідів руху ТЗ на схемі фіксуються таким же чином, як і автомобілі, тобто трьома проекціями на координатні вісі. Крім цього, для зручності подальших розрахунків швидкості ТЗ перед пригодою доцільно вимірювати і вказувати на схемі довжину сліду гальмування кожного колеса. При цьому **сліди кочення, гальмування і юзу вимірюються окремо**. Як правило, на асфальтобетонних покриттях сліди гальмування ТЗ починаються зі слабо помітних відбитків протектору коліс, чіткість яких поступово зростає і плавно переходить у слід ковзання повністю загальмованого колеса. У цьому випадку необхідно виміряти окремо довжину кожного із характерних ділянок гальмування і зафіксувати їх.

Для відображення слідів складної форми їх розділяють на прямолінійні і криволінійні ділянки та вимірюють координати точок перегину слідів.

При фіксації на схемі ДТП криволінійних слідів гальмування доцільно координатні вісі розбивати на однакові ділянки, приблизно 1-3 м залежно від довжини та ступеню кривизни слідів. Результати вимірів проекцій точок сліду,

що влучили у задані інтервали, зручно оформлювати у вигляді таблиці координат проєкцій цих точок.

Переривчасті сліди гальмування, що виникають при відриві коліс від проїзної частини через періодичне послаблення натискання на педаль гальм чи через нерівності дороги, вимірюються окремо із вказівкою загальної довжини сліду гальмування.

Наприклад, “Заднє праве колесо автомобіля ВАЗ – 2107 залишило слід загальною довжиною 10,4 м. Слід починається у вигляді слабкого відбитка протектору шини довжиною 1,4 м, потім переходить у добре помітний слід кочення колеса довжиною 3,1 м та закінчується слідом ковзання повністю заблокованого колеса довжиною 5,9 м”.

Сліди подвоєних коліс вантажних автомобілів, автобусів і автомобільних причепів також відображаються на схемі окремо. При цьому підлягає вимірюванню ширина кожного сліду і відстань даних слідів одне від одного.

Інколи слід, залишений транспортним засобом, може проходити по ділянках дороги з різним покриттям (наприклад, гальмування починається на проїжджій частині, потім транспортний засіб перетинає розділову смугу чи газон, проїжджу частину зустрічного напрямку і зупиняється на узбіччі). У таких випадках необхідно виміряти довжину сліду в межах кожної ділянки.

При фіксації слідів шин транспортних засобів вимірюється відстань між слідами шин, залишених правими і лівими колесами. При прямолінійному русі воно відповідає колії конкретної осі транспортного засобу. У загальному випадку вказаний відрізок повинен показувати відстань між серединами, відповідно, правого і лівого слідів. Однак, у зв'язку з тим, що в реальних дорожніх умовах визначити середину сліду важко, замір відстані між слідами проводиться між їх однобічними сторонами (лівими або правими). Аналогічний принцип слід використовувати при вимірі спарених слідів шин (сліди заднього чи середнього мосту вантажного автомобіля).

Способи фіксації положення транспортних засобів та їх часток на схемі.

Розташування транспортного засобу на схемі ДТП здійснюється умовними позначеннями. Заміри робляться від центру коліс до базових ліній. Для фіксації транспортного засобу на дорозі, достатньо зафіксувати відносно базових ліній розташування осей передніх і задніх коліс ТЗ, розташованих з одного боку (тобто, правих або лівих коліс) вертикально та з іншого боку однієї горизонтально. При цьому слід в обов'язковому порядку зазначити модель транспортного засобу (тягача, причепа). Якщо при огляді буде встановлено, що керовані колеса ТЗ повернуті, то кут їх повороту можна також зафіксувати.

Розрахунок кута коліс слід проводити відповідно до тригонометричних функцій.

Також інколи доцільно зазначати відстань між транспортними засобами, що брали участь у зіткненні.

Перед нанесенням меж розташування осипів на схему, наприклад осипу скла, слід по можливості визначити приналежність цього осипу конкретному транспортному засобу. Якщо виявиться, що в спільних межах осипів розташовуються залишки лобового скла одного з ТЗ і скла фар іншого ТЗ, то межі їх необхідно позначити окремо. Перед початком вимірювань варто позначити межі осипу і місць найбільшої концентрації («ядро осипу»).

Аналогічно фіксується витік експлуатаційних речовин, які з'явилися внаслідок зіткнення транспортних засобів.

Огляд транспортних засобів та фіксація механічних пошкоджень.

Огляд транспортних засобів, що брали участь у пригоді, переслідує такі цілі:

- виявлення і фіксація пошкоджень;
- виявлення і фіксація інших слідів (крові, мозкової речовини, волосся і т. ін.) та предметів, що можуть мати силу речових доказів;
- визначення технічного стану транспортного засобу і встановлення можливих несправностей, що спроможні впливати на результат ДТП.

Найбільш часто зустрічаються такі пошкодження транспортних засобів:

ВМ'ЯТИНА - це деформація, що відбувається всередину автомобіля, тобто виникає при перпендикулярному ударі по поверхні, що ушкоджується;

РОЗРІЗ - характеризується порушенням цілісності об'єкта, причому ці ушкодження мають прямолінійну форму;

ЗАДИРИ - утворюються в результаті ковзання по поверхні об'єкта і являють собою вм'ятини і виступи металу;

ПОДРЯПИНИ - це поверхневе ушкодження металу, а іноді шару фарби автомобіля.

Поверхневі сліди, як правило, утворюються при дотичних фронтальних контактах між транспортними засобами, а також між транспортними засобами й іншими об'єктами.

Виявляючи пошкодження, патрульний повинен правильно і докладно їх описати, вказавши їхнє розташування щодо частин транспортного засобу і поверхні проїзної частини, геометричну форму, глибину деформації, напрямок зрушення металу і т. ін.

Рекомендації щодо порядку проведення огляду:

Огляд транспортного засобу варто починати з передньої частини автомобіля: передній бампер, номерний знак, облицювання радіатора, фари, габаритні вогні, капот, крила, вітрове скло, передні і бокові стійки кузова.

Потім оглядається ліва сторона автомобіля: передня і задня двері, скло, підніжка, борт і платформа вантажного автомобіля, бризковики.

При огляді задньої частини автомобіля перевіряються: бампер, кришка багажника, габаритні вогні, стоп-сигнали, кріплення бортів. Таким же чином оглядається права сторона транспортного засобу і причепа.

Потім оглядається дах автомобіля і його днище.

За необхідності проводиться огляд вантажу, перевіряється його розташування, надійність кріплення.

Далі потрібно обстежити кабіну транспортного засобу, звертаючи увагу на положення органів керування (стоякового гальма, важеля переключення коробки передач).

Результати обстеження вносяться у відповідний розділ зворотного боку схеми ДТП про що водії проставляють особистий підпис.

5. Дії патрульного, якщо транспортний засіб зник з місця пригоди.

Перед оформленням усіх матеріалів ДТП:

1. З'ясовує інформацію, яка може ідентифікувати цей транспортний засіб (марка, модель, колір, номерний знак), а також напрямок руху, в якому він зник.
2. Вказану інформацію передає каналами радіо- чи телефонного зв'язку до чергової частини підрозділу, а також сусіднім патрульним нарядам.

Після оформлення усіх необхідних матеріалів ДТП:

1. Здійснює обстеження прилеглої території (дворів, парків, скверів, автостоянок, гаражних кооперативів) на предмет виявлення транспортного засобу, який зник з місця пригоди, а також наявності камер зовнішнього відеоспостереження, які могли зафіксувати його.
2. Перевіряє за обліковими даними адресу реєстрації транспортного засобу та його власника. У разі встановлення, що даний транспортний засіб зареєстрований на території зони обслуговування, здійснюється виїзд за даною адресою.
3. Про проведення вказаних заходів складається рапорт, який долучається до матеріалів ДТП.

У разі встановлення транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводиться його огляд із застосуванням засобів фотофіксації, про що складається Акт з переліком виявлених механічних пошкоджень.

Дії патрульного, якщо транспортний засіб залишився на місці пригоди, а його водій зник:

1. На місце пригоди додатково викликається експерт з метою виявлення та фіксації слідової інформації (відбитки пальців на кермі, рукоятці КПП, люку бензобаку, забір мікрочастинок з сидіння водія та інш.).

5.1 Дії працівників ПС під час переслідування транспортних засобів

Працівниками ПС допускається переслідування транспортних засобів з особами, що підозрюються в скоєнні злочину, водіїв, які не виконали вимогу працівника міліції про зупинку або зникли з місця ДТП, а також водіїв, що своїми діями наражають на небезпеку життя чи здоров'я інших учасників дорожнього руху.

При переслідуванні транспортного засобу правопорушника працівник підрозділу ДПС для координації дій інших нарядів ДПС доповідає оперативному черговому про:

- місце початку переслідування;
- модель, колір, номерний знак транспортного засобу;
- причину переслідування (відповідність орієнтуванню, протиправні дії водія чи пасажирів такого транспортного засобу, підозра у причетності до скоєння злочину, підтверджена інформація про наявність в салоні автомобіля зброї або заручників, невиконання вимог про зупинку та ін.);
- особливі прикмети автомобіля, водія або пасажирів;
- видимі технічні пошкодження чи несправності;
- постійно інформує про напрямок та маршрут руху транспортного засобу, який переслідується.

З метою забезпечення під час переслідування власної безпеки і безпеки інших учасників дорожнього руху працівник підрозділу ДПС повинен:

- передавати черговому інформацію про місцезнаходження та маршрут руху транспортного засобу, який переслідується з мінімальним інтервалом;
- використовувати гучномовний пристрій патрульного автомобіля для попередження інших учасників дорожнього руху про можливу небезпеку;
- під час переслідування постійно тримати ввімкненими ближнє світло фар, спеціальні звукові і світлові сигнали, встановлені на патрульному автомобілі;
- обирати безпечну швидкість руху автомобіля (мотоцикла) виходячи з конкретних умов, з урахуванням забезпечення максимальної безпеки інших учасників дорожнього руху;

- бути максимально уважним до дій водія та пасажирів переслідуваного транспортного засобу та інших учасників дорожнього руху, запобігати створенню аварійних обстановок.

При переслідуванні правопорушника водій патрульного автомобіля безпосередньо контролює дорожню обстановку, враховує поведінку переслідуваного автомобіля, забезпечуючи при цьому максимально можливу безпеку інших учасників руху. Працівник ПС, який перебуває на пасажирському сидінні, контролює рух автомобіля правопорушника (напрямок руху, маршрут), веде переговори з черговим по радіозв'язку, інформує водія про зміну дорожньої обстановки.

Організація затримання транспортного засобу правопорушника, що переслідується нарядами ПС, здійснюється черговим по підрозділу ПС.

Після зупинки транспортного засобу, що переслідувався, дотримуватись заходів особистої безпеки :

- негайно доповісти черговому по підрозділу (командиру) про місце, де закінчено переслідування, та одночасно визначитись з необхідністю надання допомоги іншими нарядами ПС для затримання підозрюваних;

- зупиняти патрульний автомобіль лише позаду транспортного засобу, який переслідувався, на відстані не менше 10 метрів;

- відповідно до вимог Закону України «Про Національну поліцію» приготувати до застосування табельну вогнепальну зброю;

- використовуючи для особистого захисту корпус патрульного автомобіля, за допомогою гучномовця або голосом дати водієві та пасажирам транспортного засобу, який переслідувався (далі - затримані), команду: "Заглушити двигун! Без команди не відкривати дверцята автомобіля! Викинути через відкриті вікна зброю та ключі запалювання! По одному, починаючи з водія, виходити з салону з піднятими руками та ставати обличчям до дверцят автомобіля!";

- після безумовного виконання всіх команд працівнику ПС, постійно контролюючи дії правопорушників, дозволяється підходити до транспортного засобу, який переслідувався, для здійснення затримання;

- перед посадкою затриманих в патрульний автомобіль проводиться зовнішній огляд їх одягу і речей з метою вилучення у них предметів, що можуть бути використані для нападу на працівника підрозділу ПС, заподіяння шкоди собі чи іншим особам, які перебувають в салоні автомобіля.

У разі якщо кількість підозрюваних осіб в транспортному засобі, який переслідувався, більше трьох осіб, затримання останніх здійснюється лише після прибуття на місце додаткового наряду ДПС або територіального підрозділу ПП для надання допомоги. До прибуття такого наряду підозрюваним

особам забороняється залишати свій транспортний засіб. При цьому працівниками ПС подається команда голосом: "Не рухатись! Руки тримати за головою!"

Не проводиться переслідування водіїв, які допустили незначні порушення правил або коли небезпека порушення минула. У таких випадках про порушення повідомляється на наступний за напрямком руху порушника маршрут патрулювання (пост). Про вчинене правопорушення складається рапорт, який по закінченні роботи передається до підрозділу з адміністративної практики для відповідного реагування.

Категорично забороняється переслідування:

- на службових автомобілях (автобусах, мотоциклах), які не мають спеціальних світлових та звукових пристроїв, на власних або приватних транспортних засобах;
- мопедів, мотоциклів, водії яких або особи, що ними керують, перебувають без мотошоломів, за винятком випадків, коли наявна інформація про причетність транспортного засобу або його водія до вчинення злочину.

5.2 Особливості оформлення матеріалів ДТП, коли учасники з'їхали з місця пригоди.

Приклад.

Непоодинокі випадки, коли водії транспортних засобів, які стали учасниками ДТП, з'їхали з місця зіткнення. Дану необхідність водії можуть пояснювати тим, що їх транспортні засоби перегородили дорогу і унеможливили проїзд інших автомобілів, а тому вони вимушені були прибрати їх в сторону.

Алгоритм дій.

В таких випадках в схемі ДТП графічно зображуються автомобілі в кінцевому їхньому положенні, а окремо позначається місце їх зіткнення, яке прив'язується двома розмірами до відносно сталих орієнтирів.

Приклад

Трапляються випадки, коли один з учасників після ДТП не зупинився і продовжив рух свого автомобіля. В свою чергу, інший учасник вирішив наздогнати його і вони зупинились на іншій ділянці дороги, ніж на якій трапилась ДТП.

Алгоритм дій

В таких випадках патрульний разом з учасниками пригоди повертається на місце скоєння ДТП де складає схему в якій зазначається лише місце зіткнення транспортних засобів, яке прив'язується двома розмірами до відносно сталих орієнтирів, без графічного зображення автомобілів.

Слід відрізнити поняття «З'їхали з місця пригоди» від «Залишили місце пригоди». Так, згідно п. 1.10 ПДР України:

залишення місця дорожньо-транспортної пригоди - дії учасника дорожньо-транспортної пригоди, спрямовані на приховання факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення працівниками поліції заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу.

Таким чином, відповідальність за ст. 122-4 КУпАП настає лише за умов, якщо працівниками поліції проводились розшукові заходи, в інших випадках водій несе відповідальність згідно ст. 125 КУпАП (інші порушення) та за невиконання вимог п. 2.10 ПДР України.

Також слід враховувати суб'єктивну сторону правопорушення, яка виражається наявністю вини у формі прямого або евентуального (непрямого) умислу.

ПРИКЛАД 1:

Водій автомобіля КАМАЗ під час перестроювання з другої смуги руху в першу здійснив зіткнення правим заднім колесом з переднім лівим крилом автомобіля ТАВРІЯ, спричинивши незначні пошкодження. Враховуючи суттєву різницю габаритів транспортних засобів, а також перебування автомобіля ТАВРІЯ в так званій «Сліпій зоні», водій автомобіля КАМАЗ не помітив та не відчув процес зіткнення у зв'язку з чим продовжив рух свого транспортного засобу.

На сусідній вулиці водій автомобіля ТАВРІЯ наздогнав та зупинив автомобіль КАМАЗ, викликавши на місце події працівників поліції.

В даному випадку дії водія автомобіля КАМАЗ не були спрямовані на приховання факту такої пригоди та не являються умисними, а тому не можуть кваліфікуватись, як залишення місця ДТП.

ПРИКЛАД 2:

Водій автомобіля ХОНДА зупинився перед нерегульованим перехрестям. Через 10-15 сек він відчув удар в задню частину свого автомобіля внаслідок зіткнення автомобілем МЕРСЕДЕС. Після цього водій автомобіля МЕРСЕДЕС від'їхав назад, об'їхав автомобіль ХОНДА з правого боку та почав тікати з місця пригоди.

На сусідній вулиці водій автомобіля ХОНДА наздогнав та зупинив автомобіль МЕРСЕДЕС, викликавши на місце події працівників поліції.

В даному випадку дії водія автомобіля МЕРСЕДЕС були спрямовані на приховання факту такої пригоди та являються умисними, а тому кваліфікуються, як залишення місця ДТП.

Особливості оформлення матеріалів ДТП за участю більше, ніж двох автомобілів і в яких містяться ознаки двох різних ДТП.

Розгляд цих особливостей слід розпочати з наглядного прикладу:

Водій автомобіля МАЗДА зупинився перед нерегульованим перехрестям після чого відчув удар в задню частину свого автомобіля внаслідок зіткнення автомобілем ДЕУ.

Через 10 хв після ДТП, поки водії чекали приїзду працівників поліції, з автомобілем ДЕУ скоїв зіткнення автомобіль СУЗУКІ.

Отже, в даному випадку має місце дві різні дорожньо-транспортні пригоди, які слід розділяти на два різні матеріали, при цьому допускається складання однієї схеми ДТП.

В таких випадках матеріали ДТП будуть складатись з наступних документів:

Зіткнення автомобілів МАЗДА та ДЕУ

- схема ДТП
- пояснення водіїв автомобіля МАЗДА та ДЕУ
- пояснення очевидців (за наявності)
- протокол про адміністративне правопорушення відносно водія автомобіля ДЕУ
- копія протоколу про адміністративне правопорушення відносно водія автомобіля СУЗУКІ
- копія пояснення водія автомобіля СУЗУКІ

Зіткнення автомобілів МАЗДА та ДЕУ

- копія усіх матеріалів попередньої ДТП
- пояснення водія автомобіля СУЗУКІ
- протокол про адміністративне правопорушення відносно водія автомобіля СУЗУКІ

Примітка: Якщо внаслідок першого, або другого зіткнення були травмовані учасники пригоди, окремо складаються матеріали ДТП з матеріальними збитками (функції патрульного), а окремо оформляються матеріали ДТП з потерпілими (функції СОГ).

Примітка: Якщо внаслідок першого, або другого зіткнення один з учасників зник з місця пригоди, то копія усіх матеріалів разом з рапортом патрульного передається уповноваженій особі територіального підрозділу Національної поліції.

Слід розуміти, що головним фактором поділу матеріалів ДТП на дві і більше пригоди, відіграє проміжок часу між зіткненнями транспортних засобів. Зокрема, якщо зупинився один транспортний засіб, через 1-2 сек в нього в'їхав другий, через 1-2 сек третій – являється однією дорожньо-транспортною пригородою, але за участю трьох автомобілів.

5.3 Дії патрульного на місці ДТП внаслідок якої загинули або травмовані громадяни.

Прибувши на місце пригоди, в результаті якої потерпіли люди, патрульний до приїзду слідчо-оперативної групи:

1. Уживає заходів до надання першої медичної допомоги потерпілим і доставлення їх до медичних закладів.
2. Викликає слідчо-оперативну групу (СОГ).
3. Збирає інформацію про постраждалих, у які медичні заклади і ким вони відправлені.
4. З'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені постраждалі.
5. Фіксує місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП.
6. Установлює транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до ДТП, і забезпечує присутність указаних осіб на місці пригоди до прибуття слідчо-оперативної групи.
7. Забезпечує охорону місця пригоди та вживає заходів до збереження слідів та речових доказів.
8. Установлює свідків пригоди, опитує про обставини пригоди.
9. У разі потреби організовує рух транспорту в об'їзд, а при неможливості зробити це фіксує в присутності двох понятих і учасників ДТП розташування транспортних засобів, слідів ДТП та інших предметів, що мають до неї відношення, після чого вживає заходів до поновлення руху.
10. Виконує доручення слідчого, пов'язаних з функціональними обов'язками патрульного за узгодженням з керівництвом патрульного (складання схеми ДТП, опитування свідків та учасників ДТП тощо).
11. Складає рапорт (картку ДТП*), який передає до свого підрозділу для подальшого внесення інформації до інтегрованої пошукової системи Національної поліції.

Разом з тим не всі випадки травмування підпадають під вищевказаний алгоритм дій патрульного, зокрема:

травмовані – це люди, які внаслідок дорожньо-транспортної пригоди одержали тілесні ушкодження будь-якого ступеня тяжкості і були госпіталізовані з місця пригоди, або протягом трьох діб звернулися за медичною допомогою до лікувально-профілактичного закладу.

Таким чином, якщо на місце пригоди прибули працівники швидкої медичної допомоги, які оглянули потерпілого, надали йому першу медичну допомогу без госпіталізації та уїхали, патрульний здійснює оформлення усіх матеріалів ДТП

самостійно, без виклику СОГ. При цьому він діє так, як при оформленні ДТП з матеріальними збитками.

Примітка: Якщо в подальшому будь-який з учасників протягом трьох днів звернувся за медичною допомогою до лікувально-профілактичного закладу, усі матеріали направляються до слідчих підрозділів територіальних органів Національної поліції.



ВИСНОВОК

Сучасного життя неможливо собі уявити без такого виду транспорту, як автомобільний. Автомобільний транспорт має велике значення тому, що обслуговує всі галузі господарства нашої країни. На сьогоднішній день не існує жодної сфери суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом перевезення.

Тотальна автомобілізація в світі призвела до неоднозначних наслідків. На одній чаші терезів опинилася вигода від швидкісного і комфортного пересування, на іншій – жахливі наслідки, зумовлені цілою масою чинників. Заплющувати очі на те, до чого призвела поява на дорогах мільйонів автомобілів, у певний момент стало неможливим. Це і змусило втрутитися у ситуацію Організацію Об'єднаних Націй.

Безумовно, проблеми, пов'язані з безпекою дорожнього руху, не обмежуються кордонами якоїсь однієї країни, а тому повною мірою торкнулися й України. Залишатися осторонь від спроб подолання глобальної, загальносвітової проблеми, значить, робити крок назад, ризикувати тисячами життів, які ще можна врятувати.

Всесвітня організація охорони здоров'я пропонує урядам країн, проектувальникам і виробникам автомобілів здійснювати такі щодо зменшення кількості ДТП, а також смертності та травмованості внаслідок аварій:

- зменшувати масштаби руху автомобільного транспорту;
- прокладати більш короткі та безпечні маршрути;
- запроваджувати заходи щодо зменшення кількості поїздок. Наприклад, розвивати електронні засоби зв'язку як заміники перевезення пошти автомобільними шляхами; заохочувати населення обирати роботу на дому; обмежувати обсяги вантажних перевезень; обмежувати кількість паркувальних місць та або право на використання автомобільних шляхів;
- заохочувати населення користуватися більш безпечними видами транспорту (громадський транспорт, велосипед);
- обмежувати швидкість та потужність двигунів для двоколісного транспорту, а також підвищувати встановлену законом вікову межу на право користування двоколісного механічного транспортного засобу (мопед, мотоцикл);
- модернізувати автомобільні дороги, а також запроваджувати автомобільні дорожні мережі;
- створювати безпечні маршрути руху для пішоходів та велосипедистів;
- проводити заходи щодо упорядкування транспортних потоків;
- оснащувати дорожні узбіччя протиаварійними об'єктами;

- заохочувати виробництво та придбання «розумних» автомобілів із модернізованою системою зовнішнього освітлення та протиударними матеріалами;
- закріпити законодавчо обов'язкове встановлення приладів для обмеження руху пасажирів у транспортному засобі;
- запроваджувати в електронні системи автомобілів антиалкогольні блокувальні прилади;
- розробити та закріпити більш ефективні швидкісні режими руху транспортних засобів та здійснювати якісний контроль за їх виконанням;
- законодавчо закріпити обов'язкове оснащення автомобілів дитячими кріслами;
- законодавчо закріпити та контролювати обов'язкове використання шоломів велосипедистами та водіями мопедів і мотоциклів під час дорожнього руху.

Відповідно до статистики, найчастішими причинами ДТП за участю автомобілів стають перевищення безпечної швидкості руху, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недодержання дистанції, керування ТЗ у нетверезому стані, а також порушення правил проїзду пішохідних переходів.

Патрульна поліція з метою запобігання зростанню кількості ДТП на українських дорогах посилено патрулює місця найбільшої концентрації ДТП та аварійно небезпечні ділянки автодоріг і організовує профілактичні заходи з безпеки дорожнього руху.

Застосуванням превентивних поліцейських заходів у низці випадків забезпечує виявлення правопорушень ПДР, завдяки чому здійснюється профілактичний вплив. Застосовуючи дані заходи, поліцейські створюють необхідні умови для неухильного додержання законів та правил, виявлення і припинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Тільки системний підхід до безпеки на автошляхах має стати одним з пріоритетів щоб зменшити кількість аварій та зберегти тисячі життів громадян.

Література:

1. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Преса України, 1997. – 80 с.
2. Про звернення громадян: Закон України від 02 жовтня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №47. – С. 256.
3. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22 червня 2000 р. // Відомості Верховної Ради. – 2000. – №40. – С. 338.
4. Закон України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 р.
5. Закон України "Про дорожній рух" від 30.06.1993 р.
6. Закон України "Про автомобільний транспорт" від 05.04.2001 р.
7. "Віденська Конвенція про дорожній Рух" від 8.11. 1968 р.
8. Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 06.04.2000 р.
9. Закон України "Про адміністративні послуги" від 06.09.2012 р.
10. Постанова КМ України "Про правила дорожнього руху" від 10.10.2001 № 1306
11. Постанова КМ України "Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами" від 18.01.2001 р. № 30
12. Про затвердження Національної стратегії у сфері прав людини: Указ Президента України від 25 серпня 2015 р. № 501/2015.
13. Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877.
14. Про затвердження плану дій з реалізації Національної стратегії у сфері прав людини на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2015 р. № 1393-р.
15. Положення про патрульну службу: Наказ МВС України від 02.07. 2015 р. № 796.
16. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 6 листопада 2015 р. № 1376.
17. Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події: Наказ МВС України від 6 листопада 2015 р. № 1377.
18. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 7 листопада 2015 р. № 1395.
19. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 9 листопада 2015 р. № 1452/735.

20. Про затвердження Інструкції із заходів безпеки при поводженні зі зброєю: Наказ МВС України від 7 лютого 2016 р. № 70.
21. Про затвердження Інструкції з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень: Наказ МВС України від 4 липня 2016 р. № 595.
22. Про затвердження Порядку організації взаємодії Національної гвардії України та Національної поліції України під час забезпечення (охорони) публічної (громадської) безпеки і порядку: Наказ МВС України від 10 серпня 2016 № 773.
23. Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Національною поліцією України та Національною гвардією України у сфері запобігання і реагування на надзвичайні ситуації, пожежі та небезпечні події: Наказ МВС України від 22 серпня 2016 № 859.
24. Про затвердження Інструкції з організації діяльності чергової служби органів (підрозділів) Національної поліції України; Наказ МВС України від 23.05.2017 №440

