

Міністерство внутрішніх справ України
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

В. В. Гаркуша, О. М. Кучеренко

**ОСОБЛИВОСТІ ОФОРМЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ
ПОЛІЦІЄЮ МАТЕРІАЛІВ ДТП БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ**

Методичні рекомендації

Дніпро-2016

УДК 342.95
Г 20

*Рекомендовано науково-методичною радою
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
(протокол № 2 від 20.10.2016)*

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Л. Р. Наливайко – завідувач кафедри загальноправових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор.

В. В. Маслюк – начальник відділу розшуку та дізнання Управління патрульної поліції у м. Дніпро.

Авторський колектив :

Гаркуша В. В. – доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, капітан поліції;

Кучеренко О. М. – аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Гаркуша В.В., Кучеренко О.М.

Г 20 Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих : методичні рекомендації. – Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. – 32 с.

На підставі аналізу законодавства України, практики діяльності Національної поліції викладено організаційно-правові засади діяльності підрозділів Національної поліції щодо оформлення матеріалів ДТП.

Для практичних працівників Національної поліції, а також курсантів, студентів, науково-педагогічних працівників навчальних закладів юридичного профілю.

УДК 342.95

ЗМІСТ

ВСТУП	4
1. Поняття та види дорожньо-транспортних пригод	5
2. Дії поліції при отриманні повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду	8
3. Дії поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди без потерпілих	10
4. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачено статтею 124 КУпАП	22
РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА	29

ВСТУП

В останнє десятиліття автомобільний парк в нашій країні суттєво збільшився і сьогодні складається з більше ніж 15 млн. одиниць. У сучасних умовах транспорт виконує поки що незамінну роль у процесі пересування пасажирів та вантажів. Але поряд з перевагами, які має автомобільний транспорт, він завдає величезних втрат суспільству, пов'язаних із загибеллю чи пораненням людей, а також матеріальними збитками внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Щорічно в Україні трапляється понад 25 тис. ДТП, в яких гине більше 4 тис. осіб та отримують травми різного ступеня тяжкості понад 30 тис. осіб.

Ефективне використання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, виступає насамперед превентивним засобом щодо вчинення злочину, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України. Адже відмежування адміністративної відповідальності за спричинення ДТП від кримінальної полягає лише у його наслідках. Але ці наслідки зачіпають охоронювану державою найважливішу соціальну цінність – життя та здоров'я людини.

Водночас соціологічне опитування, проведене в межах дослідження, показує недоліки законодавчого регулювання порядку оформлення матеріалів ДТП. Практика свідчить, що поліцейські під час оформлення матеріалів ДТП стикаються з певними труднощами та припускаються помилок. Це зумовлює необхідність розроблення методичних рекомендацій щодо оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих.

Оскільки оформлення матеріалів ДТП без потерпілих покладено на патрульну поліцію, в цих методичних рекомендаціях буде здійснено аналіз нормативно-правових актів саме цього структурного підрозділу Національної поліції, а також запропоновано алгоритм дій патрульної поліції в типових ситуаціях під час оформлення матеріалів ДТП без потерпілих.

Для досягнення визначеної мети передбачається вирішити такі основні завдання: з'ясувати поняття та види ДТП, розробити алгоритм дій поліції при отриманні повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, а також на місці ДТП без потерпілих.

У навчальному процесі ці рекомендації допоможуть курсантам та слухачам в освоєнні тем дисциплін «Адміністративна діяльність Національної поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції».

1. Поняття та види дорожньо-транспортних пригод

Правилами дорожнього руху України термін “дорожньо-транспортна пригода” визначається як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Проаналізувавши дане визначення, можна виділити такі основні ознаки ДТП:

- ДТП можлива лише за участю транспортного засобу;
- даний транспортний засіб у момент пригоди обов’язково має перебувати у процесі дорожнього руху;
- виникненню ДТП, як правило, передують одне чи декілька порушень правил дорожнього руху;
- у результаті ДТП завжди настають шкідливі наслідки.

Під участю транспортного засобу у процесі дорожнього руху як необхідної умови ДТП мається на увазі виконання ним транспортної роботи, тобто переміщення його самого, перевезення вантажу, пасажирів вулицями, автомобільними дорогами та іншими місцями.

Розглядаючи останню з наведених ознак ДТП – наявність шкідливих наслідків, слід зазначити, що ДТП обов’язково супроводжується заподіянням матеріального збитку чи тілесними ушкодженнями або загибеллю людей.

Ця обставина відрізняє ДТП від аварійних ситуацій. До останніх можна віднести, наприклад, випадки, коли автомобіль, що рухається слизькою дорогою, йде у занос, мимовільно розвертається, б’ється о сніжний вал, розташований на узбіччі, але не отримує ніяких механічних пошкоджень, а його водій, пасажир, вантаж чи інше майно залишаються неушкодженими.

ДТП необхідно відрізнити від чотирьох дещо схожих подій, однак таких, що до ДТП не відносяться та оформлюються іншим чином. Зокрема, не є ДТП:

1) пригоди, які сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення (розчеплення) з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо;

2) пригоди за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар’єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установа щогл, опор тощо);

3) пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи

інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі;

4) пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха.

Важливою характеристикою, що відображає механізм скоєння ДТП, є його вид. Види ДТП класифікуються за такими критеріями:

1. Залежно від категорії учасників дорожнього руху та способу скоєння:

1) зіткнення – пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися поміж собою чи з рухомим складом залізниці. До цього виду належать також зіткнення з транспортним засобом, що раптово зупинився (перед світлофором, через затор у русі чи технічну несправність), і зіткнення рухомого складу залізниці із транспортним засобом, що зупинився або був залишений на колії;

2) перекидання – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, перекинувся. До цього виду пригод не відносяться перекидання, яким передували інші види пригод. Тобто до перекидань відносяться тільки ті пригоди, при яких транспортний засіб, що рухався, втрачає стійкість та перекидається внаслідок впливу несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення чи закріплення вантажу, а також через застосування неправильних прийомів керування. Наприклад, якщо автомобіль перекинувся внаслідок перевищення критичної швидкості руху на повороті – це перекидання. Якщо ж водій різко змінює напрямок руху автомобіля після незначного бокового зіткнення з іншим транспортним засобом та внаслідок цього відбувається перекидання, то ця пригода кваліфікується як зіткнення;

3) наїзд на транспортний засіб, що стоїть – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв, а також на причіп чи напівпричіп. Слід відмежовувати дану пригоду від наїзду на транспортний засіб, котрий раптово зупинився, яка відноситься до зіткнення;

4) наїзд на перешкоду – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав чи ударився у нерухомий предмет (опора мосту, стовп, огорожа, стіна, дерево, будівельні матеріали тощо);

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

До наїздів на пішоходів відносяться також випадки наїзду на людей, які каталися на самокатах, санках, ковзанах, лижах, а також пересувалися в інвалідних колясках без двигуна.

Наприклад, громадянин Б., перебуваючи у нетверезому стані, стояв на узбіччі дороги. В момент, коли повз нього проїжджав вантажний автомобіль, він похитнувся у бік проїзної частини та був збитий замикаючим гаком правого борту вантажівки. Ця пригода кваліфікується як наїзд на пішохода;

6) наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої транспортний засіб

наїхав на велосипедиста чи він сам наштовхнувся на транспортний засіб, що рухався;

7) наїзд на гужовий транспорт – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на запряжених тварин або візок, який вони транспортували, або запряжені тварини чи візок, який вони транспортували, ударилися в транспортний засіб, що рухався;

8) 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 в транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди чи спричинено матеріальні збитки;

9) падіння пасажирів – пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу внаслідок різкого гальмування, прискорення чи змінення напрямку його руху. Падіння пасажирів, що виникають при зіткненнях, перекиданнях чи наїздах транспортних засобів на перешкоду до цього виду ДТП не відносяться.

Наприклад, пасажир автобусу отримав тілесні ушкодження внаслідок падіння від поштовху, що виник при наїзді автобусу на бордюрне каміння. Дана пригода буде кваліфікуватися як наїзд на перешкоду;

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

II. Залежно від важкості наслідків:

1) ДТП з матеріальним збитком – коли в результаті ДТП загиблих і поранених немає, а є тільки матеріальний збиток, незалежно від його розміру. Матеріальний збиток від ДТП може складатися із вартості:

- ремонтно-відновлюваних робіт при пошкодженні транспортних засобів, вантажів, дорожніх та інших споруджень (знаків, огорож, світлофорів, зелених насаджень тощо);

- надання медичної допомоги постраждалим у ДТП (виїзд на місце ДТП, доставлення постраждалих у медичний заклад, лікування, виплати за соціальним страхуванням);

- збитків від зупинки руху транспортних засобів (зниження швидкості, затори, об'їзди), а також невиробленого продукту через втрату робочого часу;

2) ДТП з постраждалими – якщо в результаті ДТП люди отримали поранення або загинули. Пораненими в результаті ДТП вважаються люди, які одержали тілесні пошкодження (без урахування ступеня їх важкості) під час ДТП та звернулися в лікувально-профілактичний заклад з приводу цього за допомогою.

Загиблими в результаті ДТП вважаються люди, які померли від поранень, одержаних під час ДТП, на місці ДТП, а також протягом 30 діб після її скоєння;

3) ДТП з тяжкими наслідками – такі, в яких:

а) загинуло 3 і більше або постраждало 5 і більше осіб;

б) загинули або постраждали видатні особи, зокрема депутати від районної ланки та вище, керівники органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, правоохоронних органів, політичних партій та об'єднань громадян, судді, відповідальні працівники засобів масової інформації, заслужені діячі науки, культури і мистецтва; інші видатні особи: працівники дипломатичних, консульських установ та члени їх сімей, члени офіційних державних, громадських, релігійних і культурних делегацій; кандидати на виборні посади до органів державної влади та місцевого самоврядування від районної ланки і вище, члени виборчих комісій, іноземні спостерігачі та інші офіційні особи, які беруть участь у контролі за виборами (референдумами).

2. Дії поліції при отриманні повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду

Одним із основних завдань чергової частини поліції є реєстрація та оперативне реагування на заяви, що надходять, повідомлення та іншу інформацію про злочини і події, здійснення контролю за їх вирішенням у встановлені законом строки.

Роль чергової частини в своєчасному та оперативному реагуванні на інформацію про ДТП не можна недооцінювати. Адже в більшості випадків саме чергова частина організує виклик на місце пригоди карети швидкої допомоги, направляє наряд патрульної поліції на місце події, організує виїзд СОГ, забезпечує у необхідних випадках взаємодію з іншими підрозділами та службами, інколи й важливим є надання патрульному необхідної інформації, порад, вказівок тощо. Адже саме в черговій частині зосереджено усю необхідну інформацію, якої деколи поліцейському може не вистачати в силу тих чи інших обставин, або ж черговий має можливість направити додатковий екіпаж на місце події при виникненні непередбачених обставин (стихійне лихо, ДТП з тяжкими наслідками тощо).

Розглядаючи обставини, за яких чергова частина отримує повідомлення про ДТП, тобто джерела отримання інформації, слід зазначити, що вона може поступити до чергового з таких джерел:

- від громадян (телефоном, усно, письмово);
- від поліцейських (засобами зв'язку (телефон, радіозв'язок), усно, письмово, через громадян);
- від працівників інших служб та організацій, засобами зв'язку (телефон, радіозв'язок, телетайп та ін.). В даному випадку мається на увазі інформація, яка поступає від будь-яких державних та приватних служб (від закладів охорони здоров'я, авторемонтних підприємств тощо).

Отримавши повідомлення про ДТП з недостовірного джерела, черговий вживає заходів до перевірки цієї інформації. Тобто відомості про пригоди, злочини чи інші події, для підвищення ефективності та

оперативності вжитих заходів, недопущення даремного залучення сил і засобів, потребують негайної перевірки з метою встановлення насамперед факту існування самої події, а також наявності ознак злочину чи їх відсутності.

Вживши заходів щодо перевірки достовірності отриманих відомостей (якщо це було необхідно), черговий повинен вжити таких заходів для ефективного та правильного реагування на подію, яка сталася (хоча в кожному випадку є особливості дій з реагування на конкретну подію):

а) уточнити такі дані за допомогою патрульних нарядів:

– час, місце, обставини події, вид, державний номер та належність автотранспорту, що скоїв подію;

– чи є особи, що загинули, потерпіли, їх стан, де вони перебувають у даний час;

– установочні дані про водія, заявника та свідка (П.І.Б., адреса тощо).

Якщо транспортний засіб з місця пригоди зник – напрямок його подальшого руху та прикмети. За необхідності ввести з відома начальника підрозділу оперативний план "Перехват".

Надалі, після того, як черговий прийме заяву чи повідомлення про ДТП, за необхідності потрібно викликати на місце події швидку медичну допомогу, направити до місця пригоди найближчий наряд патрульної поліції.

Про ДТП поліцейський дізнається в результаті особистого спостереження при нагляді за рухом транспорту та пішоходів, від громадян (заявників), які стали очевидцями чи потерпілими від події, а також від інспектора-чергового по підрозділу поліції.

Розглянемо найбільш складний варіант, тобто коли повідомлення про ДТП поступило від заявника (очевидця чи самого потерпілого).

Отримавши повідомлення про ДТП, поліцейський з'ясовує у заявника:

– місце, час, характер, обставини і наслідки події;

– відомості про наявність потерпілих, їх П.І.Б., вік, домашню адресу, місце роботи, домашній та робочий телефони;

– чи їм надано медичну допомогу, куди їх відправлено. Якщо потерпілий направлений в медичний заклад попутним транспортним засобом – марка і номерний знак автомобіля;

– дані про транспортні засоби, причетні до ДТП, марку, номерний знак, належність, місцезнаходження;

– відомості про заявника: П.І.Б., домашня адреса, телефон. З'ясувати, чи заявник став очевидцем події, або її учасником.

Усі вищевказані відомості патрульний записує в службову книжку, яка є складовою його службової документації.

Отримавши повідомлення про ДТП, включаючи і випадки, коли вона сталась поза межами його поста (маршруту), патрульний поліцейський зобов'язаний терміново повідомити про це чергову частину підрозділу поліції і надалі діяти відповідно до отриманих вказівок.

Коли повідомлення про ДТП інспектор отримує з чергової частини, то діє відповідно до вказівок чергового, тобто вирушає до місця пригоди або переміщується на інший маршрут. Відповідно до ситуації отримує необхідні відомості чи вказівки від чергового, постійно підтримуючи з ним зв'язок.

3. Дії поліції на місці дорожньо-транспортної пригоди без потерпілих

Незважаючи на наслідки пригоди, поліцейський, 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 МВС**. Власна компетенція поліцейського при ДТП розповсюджується на оформленням ДТП за ознаками адміністративного правопорушення, тобто коли учасникам пригоди не завдано тілесних ушкоджень.

Отже, порядок дій поліцейського на місці ДТП без потерпілих має бути послідовним, а саме слід:

1) забезпечити власну безпеку (шляхом увімкнення пробліскових маячків, аварійної світової сигналізації, в т.ч. на транспортних засобах учасників ДТП, виставлення знаку аварійної зупинки, огороження місця ДТП фішками та спеціальною стрічкою);

2) з'ясувати зону відповідальності поліцейського, яка може бути адміністративною або кримінальною, та послідовність дій залежно від цього.

3) встановити осіб-учасників ДТП – отримання від них документів (посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, договір обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів).

4) здійснити необхідні заміри, скласти схему ДТП.

5) оформити інші матеріали ДТП за ст. 124 КУпАП.

6) за необхідності – провести учасникам ДТП огляд на стан сп'яніння.

7) видати учасникам ДТП належні документи про пригоду.

Встановлення учасників ДТП

До учасників ДТП можуть відноситися водії ТЗ, пішоходи, пасажери, а також особи, уповноважені регулювати дорожній рух (патрульна поліція, дорожньо-експлуатаційні служби, чергові по залізничних переїздах, працівники поромних переправ та ін.). Для визначення кола осіб, причетних до події, необхідно зробити коротке і швидке опитування людей, які присутні на місці ДТП, а також оцінити ступінь їхньої поінформованості про дану подію.

За допомогою водіїв встановлюються інші учасники ДТП, в яких також після перевірки затримуються документи, що засвідчують їхню особистість.

Усі вказані особи попереджаються про те, що без дозволу поліцейського їм забороняється залишати місце ДТП до закінчення оформлення необхідних матеріалів.

Установивши учасників ДТП, необхідно їх заспокоїти, оскільки вони, як правило, перебувають у стані нервового стресу. Потім слід записати їх прізвища, імена, по батькові, адреси, телефони.

При виникненні ДТП за участю ТЗ, в яких перебували особи, що користаються дипломатичним імунітетом і привілеями (якщо вони не потребують медичної допомоги), водію пропонується бути присутнім при складанні матеріалів за даною пригодою. Якщо він чи хто-небудь з пасажирів висловлює небажання зробити це, патрульні поліцейські повинні записати необхідні відомості про учасників ДТП і дозволити їм виїхати, зафіксувавши при двох свідках причину відсутності водія.

Охорона місця ДТП, заходи щодо збереження слідів та предметів

З метою збереження слідів й інших об'єктів на місці ДТП необхідно виключити можливість зміни обстановки місця події до її огляду і фіксації. Для цього організується охорона місця події, а в необхідних випадках обмежується чи змінюється рух транспорту.

Охорона місць ДТП відноситься до одного з найбільш складних завдань поліцейських, тому що зона даних подій підпадає під сильний вплив навколишнього середовища в результаті проведення аварійно-рятувальних робіт, привернення уваги великої кількості людей, впливу кліматичних факторів і т. ін., що призводить до суттєвої зміни обстановки та втрати речових доказів. В умовах інтенсивного руху чи при виникненні транспортного затору задовільне виконання цього завдання під силу тільки кільком працівникам поліції, які мають спеціальне спорядження і пристрої.

Місце події звичайно знаходиться на проїзній частині вулиці або дороги, якою рухається потік транспортних засобів та пішоходів. Ця обставина призводить до зміни обстановки місця події, втрати слідів і предметів, які можуть бути пошкоджені чи змінені проїжджаючим транспортом, пішоходами, або на її схоронність впливають несприятливі погодні умови (дощ, сніг, вітер, потоки води).

Змінити обстановку місця події, знищити або зіпсувати сліди можуть також учасники ДТП, очевидці своїми необережними діями чи внаслідок зацікавленості у результатах розслідування даної дорожньо-транспортної пригоди.

Тому, визначивши межі місця ДТП, інспектор-поліцейський видаляє за них всіх осіб, які перебувають на місці події, у тому числі і її учасників, щоб виключити необережне чи навмисне пошкодження слідів.

Якщо місце події займає значну територію чи знаходиться на ділянці з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, то до його охорони варто додатково залучити інших поліцейських, а в крайніх випадках – водія чи перехожого. Цим особам необхідно роз'яснити задачі і порядок їхніх дій при спробі сторонніх осіб проникнути на місце ДТП.

Якщо в охоронюваній поліцейським зоні виявилися сторонні транспортні засоби, яким необхідно продовжити рух, то поліцейський повинен зафіксувати їхнє розташування на проїзній частині в присутності двох понятих, записати відомості про водія і тільки потім дозволити рух автомобіля маршрутом, який виключає псування чи знищення слідів.

Надалі треба негайно вжити заходів щодо збереження слідів, що можуть видозмінитися чи легко пошкодитися. Збереження слідів припускає виключення руху транспортних засобів і пішоходів через місце події. З цією метою слід організувати огороження місця ДТП, для чого можуть бути використані знаки аварійної зупинки, інші підручні засоби (дошки, ящики, мотузки тощо), а також патрульний автомобіль, на якому включають проблісковий маячок.

За несприятливих погодних умов (сніг, дощ, сильний вітер) необхідно накрити найбільш чітко виражені ділянки слідів підручними матеріалами (поліетиленом, картоном, брезентом) з метою збереження їх незмінними до моменту фіксації.

Організація руху транспорту на місці ДТП

З метою попередження учасників руху про виниклу небезпеку на дорозі і для вказівки їм напрямку об'їзду місця ДТП поліцейські можуть використовувати переносні дорожні знаки та світловідбиваючі тумби (конуси), що входять у комплект патрульного автомобіля.

За відсутності дорожніх знаків виставляються регулювальники з числа поліцейських чи водіїв інших транспортних засобів (членів спеціалізованих ДНД зі ЗБДР).

Одна з найважливіших особливостей ДТП полягає в тому, що вони, як правило, займають протяжні ділянки вулиць і доріг (до декількох сотень метрів у довжину). Нагадаємо, що, рухаючись зі швидкістю 90 км/год., транспортний засіб проходить за одну секунду 25 м, а деталі ТЗ і предмети, що знаходилися на них чи в учасників дорожнього руху, при зіткненнях і наїздах можуть бути відкинуті на десятки метрів.

В умовах обмеженої видимості і за відсутності на місці події осіб, здатних надати допомогу, необхідно вжити найпростіших заходів для запобігання повторній ДТП – увімкнути спеціальні світлові сигнали на

патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події, встановити знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ, що рухаються (у населених пунктах – не менш 15 м, а поза їхніми межами – не менш 30 м від ТЗ, що стоять на місці пригоди).

При денному освітленні краще використовувати червоні миготливі ліхтарі, а в темний час доби – сині, тому що вони контрастують з габаритними вогнями ТЗ. Найкращим засобом позначення місць ДТП, що виникли вночі, є лазерний випромінювач, що обертається з деяким відхиленням променя, генерованим ним у вертикальній площині. Це забезпечує утворення світлового конуса, добре видимого навіть на прихованих поворотах автомобільних доріг.

Установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків має виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. За відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усілякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, соляркові смолоскипи тощо). У цих цілях можуть бути використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети).

По мірі ліквідації наслідків ці засоби, поряд з конусами, що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися.

На неосвітленій ділянці дороги можна поставити автомобіль із включеним ближнім світлом фар убік місця ДТП.

Оскільки навіть незначні за своїми наслідками ДТП можуть суттєво порушити ритм дорожнього руху і викликати ряд небажаних соціальних проявів (масові запізнення на роботу, навчання, зрив графіків доставки продуктів харчування і матеріалів, затримки прибуття аварійних служб на місце проведення відновлюваних робіт тощо), поліцейські повинні за необхідності звільнити проїзну частину від транспортних засобів, що брали участь у ДТП, постраждалих та інших об'єктів, попередньо зафіксувавши їх розташування. У складних ситуаціях слід організувати об'їзди з метою виключення руху через зону ДТП сторонніх ТЗ. Слід зазначити, що встановлення з цією метою необхідних переносних дорожніх знаків, покажчиків, огорожень та миготливих ліхтарів не звільняє інспекторів ДПС від активного регулювання дорожнього руху заради уникнення транспортного затору.

Важливо знати, що організація руху транспорту на місці ДТП, де об'їзд безпечно здійснити дуже важко чи неможливо, вимагає швидкого і грамотного рішення, тому що можуть виникнути значні затори в русі транспорту і нові ДТП, які з часом потребуватимуть застосування значних зусиль для відновлення нормального руху транспорту, пішоходів, стабілізації руху громадського транспорту. Тому в окремих випадках організація руху транспорту може здійснюватися паралельно з виконанням інших невідкладних дій поліцейських на місці ДТП.

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 поліцейського.

Оскільки межі огляду при ДТП відразу встановити важко, спочатку доцільно 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, уламків скла, ґрунту, що обсипався, поламаних деталей, подряпин на дорожньому покритті служить відправною точкою для інженерних розрахунків та встановлення 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 слід звертати увагу при огляді місця ДТП

Поліцейський на місці ДТП має взяти до уваги дорожні умови та оглянути їх, а саме:

- назву, напрямок дороги відносно сторін горизонту;
- план дороги (пряма ділянка, перехрестя і його форма, повороти й закруглення дороги, їх напрямки й радіуси);
- поздовжній профіль дороги (випуклий, горизонтальний, двоскатний, односкатний, його величина);
- ширину проїжджої частини дороги;
- тип дорожнього покриття (асфальтобетон, цементобетон, бруківка, гравій, пісок тощо);

- стан дорожнього покриття (сухе, мокре, забруднене, ожеледь, сніг, льодовий покрив; вигляд, розміри та місце їх розташування тощо);
- пошкодження дорожнього покриття (місце розташування, конфігурація вибоїн, розміри та вигляд країв тощо);
- ширину кожного з узбіч, чи є вона однаковою;
- тип покриття узбіччя і його стан (укріплене, м'яке, вкрите щебенем, піском, травою, снігом, кригою тощо);
- пошкодження на узбіччях від транспортних засобів – учасників ДТП чи іншим чином;
 - ширину тротуарів; висоту бордюрів;
 - наявність перешкод на проїжджій частині дороги, узбіччях, тротуарах;
 - глибину кюветів;
 - довжину відкосів кюветів, їх стан;
 - дорожні знаки на відстані 300 м в обидва боки, зона дії знаків, правильність їх установаження і стан;
 - розмітку проїжджої частини в зоні місця ДТП;
 - зовнішнє оточення місця ДТП (відкрита місцевість, дерева, будови, обриви і т. д.);
 - спосіб регулювання дорожнього руху на регульованому перехресті (регулювальник або світлофор, його тип, режим роботи, місцезнаходження, справність);
 - видимість поверхні проїжджої частини по осьовій лінії;
 - коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з дорожнім покриттям.

При кримінальних правопорушеннях у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за наведеними даними 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.**

Визначення зони відповідальності поліцейського при прибутті на місце ДТП

Прибувши на місце ДТП, поліцейський має визначити за наслідками пригоди вид правової відповідальності.

Ступень тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір їх відповідальності. Це в подальшому визначає застосування норм певної галузі права, які регламентуватимуть порядок оформлення дорожньої пригоди.

За порушення вимог Правил дорожнього руху прямо передбачено два види відповідальності: адміністративну та кримінальну.

Адміністративно-правові норми регулюють відносини, які виникають між державою в особі її органів, адміністрації посадових осіб та ін. та **фізичними особами – учасниками дорожньо-транспортної пригоди**, іншими зацікавленими суб'єктами.

За наявності у діях учасників дорожнього руху порушень правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а також у випадку завдання шкоди винні особи притягаються до **адміністративної відповідальності** на підставі Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП).

Дорожньо-транспортні пригоди розглядаються згідно зі **ст. 124 КУпАП. Провадження** у справах про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП, як по формі, так і по суті відбувається на підставі Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Кримінальну відповідальність передбачено Кримінальним кодексом України. Дорожньо-транспортні пригоди по суті розглядаються згідно з трьома частинами статті 286 КК України, на підставі Кримінального процесуального кодексу України.

У випадку, коли внаслідок ДТП постраждали люди, залежно від тяжкості тілесних ушкоджень потерпілих справа по ДТП може розглядатися і як адміністративне, і як кримінальне правопорушення. Одночасно справа щодо однієї особи може перебувати тільки в одному провадженні. Так само й особа може притягатися за одне й те саме правопорушення тільки за одним видом відповідальності.

Винуватець ДТП залежно від наслідків може нести:

- адміністративну відповідальність за ст. 124 КУпАП;
- кримінальну відповідальність за ст. 286 КК України.

Цивільна відповідальність наступатиме за умови порушення цивільних прав фізичної особи чи органу державної влади у вигляді майнової, моральної шкоди та шкоди, спричиненої здоров'ю потерпілого. Обов'язок відшкодувати шкоду виникає за умови наявності вини завдавача шкоди, з моменту визнання цієї особи винною. Цивільне провадження здійснюється на підставі Цивільного процесуального та Цивільного кодексів України, зокрема статей, присвячених питанням відшкодування шкоди.

За відсутності тілесних ушкоджень в учасників ДТП та наявності лише механічних пошкоджень транспортних засобів наступатиме **адміністративна відповідальність**.

Загальні принципи виконання схеми ДТП

У процесі огляду місця пригоди в обов'язковому порядку має бути складено схему ДТП, яка є об'єктивною фіксацією кінцевого розташування транспортних засобів та інших об'єктів після події. Саме вона в першу чергу

виступає як доказова база при аналізі обставин дорожньо-транспортної пригоди та подальшому з'ясуванні обставин події при визначенні відповідностей дій учасників ДТП вимогам ПДР України.

Для отримання об'єктивних висновків про механізм ДТП на схемі необхідно зафіксувати найбільш важливі елементи обстановки ДТП, а саме:

- елементи дорожньої інфраструктури (дорожні знаки, розмітку, елементи організації та регулювання руху);
- об'єкти, що мають безпосереднє відношення до події, в першу чергу транспортні засоби (їх розташування відносно один одного та елементів дороги);
- місце зіткнення або наїзду (об'єктивно за слідовою інформацією або суб'єктивно за словами учасників ДТП);
- сліди коліс (гальмування, юзу, заносу, ковзання, пробуксовки);
- окремі сліди, залишені на дорожньому покритті в результаті події (вибоїни, подряпини тощо);
- межі осипу бруду, пилу, скла, частинок лакофарбових покриттів автомобілів тощо;
- сліди (пательки, бризки, краплі, плями) експлуатаційних рідин автомобілів (мастило, охолоджуюча рідина, гальмівна рідина тощо);
- окремі вузли, деталі та елементи вантажу, що відокремилися від транспортних засобів при зіткненні (бампер, фара, причіп, колесо тощо).

У випадку наїзду транспортного засобу на перешкоду (електроопора, дерево, яма тощо) на схемі ДТП також має бути умовно позначена ця перешкода.

Схема служить для фіксації взаємного розташування найбільш важливих об'єктів на місці ДТП відносно елементів проїзної частини та ймовірного місця зіткнення, із зображенням на ній проведених вимірювань (розмірів).

При оформленні подій за ознаками адміністративних правопорушень за ст. 124 КУпАП схема ДТП в обов'язковому порядку має складатися винятково:

- на місці події;
- ручкою;
- із застосуванням відповідного приладдя для креслення (бажано використання спеціальної лінійки з геометричними формами).

На схемі ДТП не допускаються виправлення та закреслення.

Про ознайомлення зі схемою учасники ДТП мають поставити свої підписи. У разі необхідності (залишення учасником ДТП місця події) схему підписують поняті.

Основна та обов'язкова вимога до складання схеми місця ДТП – дотримання відносної пропорції розмірів об'єктів, що відображаються на схемі, та їх взаємне розташування. Ця вимога набуває особливого значення за неможливості нанесення на схему всіх необхідних розмірних параметрів.

Як складати схему ДТП

При виконанні схеми використовують вертикальну і горизонтальну опорні (базові) лінії, до яких «прив'язуються» сліди, об'єкти (в першу чергу транспортні засоби) та місце зіткнення (наїзду) на місці ДТП, і від яких здійснюються необхідні вимірювання.

Вертикальна (на схемі перпендикулярна поздовжній осі дороги) опорна лінія найчастіше «прив'язується» до одного зі стаціонарних (базових) об'єктів, розташування якого зазвичай є (кут будівлі, кут підземного або наземного пішохідного переходу, опори моста) або залишатиметься з великою часткою ймовірності незмінним (опора лінії електропередач, освітлення, кілометрові покажчики тощо).

Горизонтальна (на схемі паралельна поздовжній осі дороги) опорна лінія в більшості випадків збігається з межею проїжджої частини. Однак, якщо конфігурація дороги нерівна та хвиляста, горизонтальна опорна лінія може і не збігатися з нею. Для зручності фіксації обстановки на місці ДТП і фіксації розмірів горизонтальна опорна лінія, по можливості, повинна розташовуватися паралельно поздовжній осі дороги або краю проїзної частини.

«Прив'язати» об'єкти – означає поєднати прямими лініями, розташованими перпендикулярно до горизонтальної та вертикальної опорних ліній. Таких «прив'язок» від кожного об'єкта має бути не менше трьох загалом, наприклад одна вертикальна та дві горизонтальні. Така фіксація об'єкта на схемі в подальшому дозволить безперешкодно відтворити його чітке розташування.

Вимірювання на місці ДТП

Усі виміри на місці ДТП здійснюються у метрах без зазначення одиниць виміру. Заміри фіксуються на схемі у цілих числах, наприклад «5», або з використанням десяткових дробів «3,45» чи «10,2».

З існуючих способів вимірювань найбільш зручно використовувати систему прямокутних координат. Як одна з осей координат – горизонтальна (X) – може бути використаний прямолінійний бордюр, 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. Оскільки 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'язок», 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 таким 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 однаковою 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».

Деякі труднощі при складанні схеми ДТП викликають випадки зі складною конфігурацією проїзної частини, наявністю дефектів, колійності або слідів транспортних засобів, які зазвичай трапляються за межами населеного пункту. У зазначених випадках рекомендується 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). Такими орієнтирами можуть бути обрані об'єкти навколишнього оточення, які будуть добре помітні і дозволять без утруднень визначити їх на місці. А за їхньою допомогою можливо буде визначити в подальшому місце ДТП. На схемі ці орієнтири мають окремо позначатися цифрами із зазначенням відстані до них від місця події.

Фіксація слідів коліс транспортного засобу

Для складання якісної схеми ДТП необхідно зафіксувати довжину, ширину і конфігурацію сліду, а також вказати його характер (кочення, гальмування, бічне ковзання) і, по можливості, його приналежність конкретному транспортному засобу. Якщо слід прямолінійний, фіксують його розташування (початок і закінчення сліду) по відношенню до прийнятої базової лінії (до краю дороги або проїзної частини, осьової лінії дорожньої розмітки та ін.). Відображення криволінійного сліду потребуватиме ретельності як при вимірах, так і в відображенні на схемі ДТП. У таких випадках базова лінія від початку (кінця) сліду розбивається на відрізки однакової довжини, наприклад які дорівнюють 1 м (точність нанесення сліду буде тим більшою, чим меншими при розбитті базової лінії будуть відрізки). Довжина відрізків має бути вказана. При рівній довжині всіх відрізків достатньо вказати довжину перших. Як варіант, точки, через які проводяться вимірювання, можуть наноситися в місцях, де досліджувана крива лінія змінює свою кривизну або напрямок. За необхідності відрізки можна позначати цифрами. Вимірюванню підлягають відстані від кінців всіх відрізків сліду до базової лінії.

Для фіксації дугоподібного сліду можна застосовувати спосіб січних хорд, за яким дугоподібний слід послідовно ділиться на кілька сегментів за допомогою хорди. З середини кожної хорди до дуги проводиться перпендикуляр, лінійні розміри якого зображуються на схемі.

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 – 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 зазначити 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 слід позначити межі осипу і місце найбільшої концентрації («ядро осипу»).

Аналогічно фіксуються осип ґрунтових нашарувань (ґрунту) і потьоки експлуатаційних рідин, які з'явилися внаслідок зіткнення транспортних засобів. Основний спосіб фіксації полягає в «прив'язці» або центру осипу, або центру взаємно перпендикулярних осей, що вказують на максимальний розмір по довжині і ширині. Для максимально точної фіксації необхідно вказати кут нахилу однієї з осей до однієї з базових ліній. При необхідності фіксації об'єктів складної форми, наприклад патьоків експлуатаційних рідин, складна фігура повинна розбиватися на більш прості, пов'язані між собою.

4. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачено ст. 124 КУпАП

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 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, необхідні для прийняття рішення у справі.

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

Копія схеми та/або фотографії з місця ДТП надаються учасникам пригоди за їх письмовою заявою в підрозділі патрульної поліції, поліцейськими якого зазначене ДТП оформлено.

На схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти:

- 1) ділянка дороги, на якій сталась ДТП;
- 2) сталі орієнтири, до яких на схемі здійснено прив'язку об'єктів та слідів;
- 3) транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїжджої частини та сталих орієнтирів;
- 4) сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїжджої частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- 5) інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїжджої частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту;
- 6) координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів;
- 7) ширина проїжджої частини разом з роздільними смугами;
- 8) ширина тротуарів, узбіччя;
- 9) розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- 10) розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- 11) розташування дорожньої розмітки;
- 12) розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;

13) розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

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

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

1) марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;

2) номерний знак транспортного засобу;

3) власник (співвласник) транспортного засобу;

4) серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою;

5) перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП;

6) вид пригоди;

7) кількість учасників ДТП;

8) порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;

9) результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення);

10) тип транспортного засобу.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

1) застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала);

2) користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;

3) не порушувати масштабу зображення;

4) деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;

5) використовувати винесення фрагментів за схему.

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу патрульної поліції, на території обслуговування якого сталася пригода.

Уповноважена особа підрозділу патрульної поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен(на) в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти щодо такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду.

Якщо для об'єктивного розгляду матеріалів ДТП необхідно залучити експерта, уповноваженою особою підрозділу патрульної поліції у триденний строк з вчинення ДТП готується відповідний лист до регіонального

підрозділу Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення у справі. При цьому строк, зазначений в пункті 7 цього розділу, продовжується на час проведення відповідного експертного дослідження.

Якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди, поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу патрульної поліції, відповідальну за розшук осіб, що зникли з місця ДТП. Остання зобов'язана вжити всіх можливих заходів для встановлення винуватців ДТП та обставин її вчинення в найкоротший строк, але не більше двох місяців.

Розшук осіб, що зникли з місця ДТП, здійснюється шляхом використання інформаційно-аналітичних баз даних, відкритих джерел інформації, надсилання запитів про отримання необхідних фото- та/або відеофіксацій відповідної пригоди, виклику осіб для прибуття до підрозділу або відвідування їх за місцем проживання (перебування), роботи.

Коли встановлено транспортний засіб, який зник з місця пригоди, проводиться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП, фотофіксація. У разі необхідності протягом трьох днів для встановлення обставин пригоди в порядку, передбаченому пунктом 6 цього розділу, залучається експерт. При цьому строк встановлення обставин ДТП продовжується на час проведення відповідного експертного дослідження.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю.

Встановлення та фіксація фактичних даних

Фактичні дані патрульний може отримати, опитавши учасників пригоди та свідків.

Під час опитування водія, учасників та свідків події необхідно з'ясувати обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, що має важливе значення для встановлення особи, чиї дії призвели до неї. Орієнтуватися в опитуванні можна на наведений нижче перелік питань.

1. Час і місце вчинення дорожньо-транспортної пригоди: дата, місяць, рік (години, хвилини), вулиця, дорога, перехрестя тощо.
2. Тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, яким керував. Належність ТЗ.
3. Маршрут і мета руху.
4. Час перебування за кермом до дорожньо-транспортної пригоди,

стан самопочуття (утомлений, хворий); психоемоційний стан перед пригодою (які найважливіші події сталися в день події чи напередодні, як вони вплинули).

5. Коли востаннє проходив періодичний медичний огляд для підтвердження права на керування транспортним засобом, в якому лікувально-профілактичному закладі? Чи проходив медичний контроль перед рейсом (якщо це професійний водій)?

6. Чи вживав перед пригодою напої або речовини, що містять алкоголь, наркотики, токсичні або лікарські препарати?

7. Технічний стан транспортного засобу. Чи перевіряв технічний стан перед виїздом? За умови наявності вантажу – характер, маса й габарити вантажу, спосіб його кріплення.

8. Наявність пасажирів у транспортному засобі, їх кількість, розташування в салоні.

9. З яким орієнтовним інтервалом до правого краю дороги (проїзної частини) рухався транспортний засіб?

10. Характеристика, стан проїзної частини, перехрестя, узбіччя тощо – місця, де відбулася ДТП.

11. Наявність, вид дорожньої розмітки, наявність засобів технічного регулювання і дорожніх знаків на місці пригоди.

12. Метеорологічні умови під час пригоди.

13. Стан видимості й оглядовості (наявність перешкод).

14. Характер руху транспортного засобу (прямолінійний, з відхиленням праворуч або ліворуч), швидкість руху.

15. Чи рухались безпосередньо перед пригодою на цій ділянці дороги інші транспортні засоби? Яке вони могли мати відношення до ДТП?

16. Наявність пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

17. Де саме і на якій відстані водій помітив перешкоду для руху?

18. Місце появи перешкоди або небезпеки (інший транспортний засіб, пішохід, велосипедист, гужовий транспорт, тварина, дерево тощо) на проїзній частині.

19. Чи подавав водій попереджувальні сигнали?

20. Напрямок руху небезпеки або перешкоди (справа наліво або зліва направо від смуги руху транспортного засобу, під кутом, за ходом руху назустріч).

21. Темп або швидкість руху небезпеки або перешкоди.

22. Чи дивився зазначений об'єкт у напрямку транспортного засобу, що наближався до нього?

23. В якому місці дороги відбувся наїзд на перешкоду, зіткнення з небезпекою?

24. Якою частиною транспортного засобу було здійснено наїзд на перешкоду, зіткнення з небезпекою?

25. Швидкість транспортного засобу безпосередньо перед ДТП.

26. Чи гальмував чи призупинявся транспортний засіб перед ДТП і на

якій відстані?

27. На якій відстані помітив транспортний засіб, із яким відбулося зіткнення?

28. При зіткненні на регульованому світлофором перехресті – на який сигнал світлофора транспортний засіб в'їхав на перехрестя?

29. Місцезнаходження транспортного засобу під час увімкнення або зміни сигналу світлофора.

30. За умови зміни напрямку руху – які попереджувальні сигнали були увімкнені на транспортних засобах?

31. Положення транспортних засобів на дорозі під час зіткнення.

32. Інтервал між транспортними засобами при зіткненні під час обгону.

33. Взаємне розташування транспортних засобів після зіткнення.

34. Чи вживалися заходи для запобігання дорожньо-транспортній пригоді? Які саме та з якого моменту?

35. Чи застосовувалося гальмування? Яке саме (робоче, екстрене, ступінчасте, переривчасте)?

36. Чи застосовувалося маневрування безпосередньо перед ДТП і з якого моменту?

37. Ким і яка допомога надавалася постраждалим?

38. Чи пересувалися транспортний засіб або інші об'єкти на місці пригоди до прибуття працівників патрульної служби?

39. Що могло бути причиною пригоди?

40. Чи вбачається, на думку водія, у його власних діях порушення Правил дорожнього руху, що стали причиною ДТП?

Після з'ясування фактичних даних патрульний, керуючись вимогами закону, приймає рішення, за своїм внутрішнім переконанням, у діях кого з учасників ДТП вбачається порушення вимог Правил дорожнього руху України, яких саме пунктів, наслідком чого стала дорожньо-транспортна пригода. За наявності ознак адміністративного правопорушення на таку особу (осіб) складається протокол про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП.

Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП

Учасник ДТП при оформленні матеріалів пригоди у межах адміністративного провадження за ст. 124 КУпАП початково має процесуальний статус свідка. В подальшому учасники ДТП набувають залежно від відсутності-наявності в їхніх діях ознак адміністративного правопорушення статусу:

- особи, що притягається до адміністративної відповідальності;
- потерпілого.

Особа, на яку складається протокол про адміністративне правопорушення, є правопорушником, у діях чи бездіяльності якого є ознаки адміністративного правопорушення, тобто порушення Правил дорожнього руху України, внаслідок чого завдано шкоди.

Потерпілим є той учасник ДТП, який зазнав шкоди внаслідок протиправних дій правопорушника.

При деяких ДТП правопорушником може бути не один, а кілька учасників ДТП. Це встановлюється на підставі причинно-наслідкового зв'язку між діями цих осіб та наслідками пригоди.

Отже, можна визначити такий порядок дій патрульного при оформленні ДТП.

Отримавши виклик на ДТП, патрульний має швидко прибути на місце події. Далі порядок дій патрульного має бути таким:

1) оцінити обстановку на місці з тим, щоби подати попередню інформацію про пригоду до чергової частини підрозділу МВС;

2) забезпечити власну безпеку (увімкнути пробліскові маячки, аварійну світлову сигналізацію, в т.ч. на транспортних засобах учасників ДТП, виставити знаки аварійної зупинки, огородити місце ДТП фішками та спеціальною стрічкою);

3) визначити наявність постраждалих, надати їм першу медичну допомогу або сприяти доставці їх до медичних закладів;

4) з'ясувати зону відповідальності патрульного, яка може бути адміністративною або кримінальною, та послідовність дій залежно від цього;

5) визначити відповідальність за наслідками ДТП як адміністративну за ст. 124 КУпАП, що є повноваженням патрульного;

6) встановити осіб-учасників ДТП – отримати від них документи (посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, договір обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів);

7) здійснити заміри для складання схеми ДТП;

8) скласти схему ДТП;

9) внести усю необхідну інформацію до зовнішньої та зворотної сторони бланку схеми ДТП;

10) ознайомити учасників ДТП зі схемою під особистий підпис;

11) прибирати транспортні засоби з проїзної частини;

12) роз'яснити учасникам ДТП порядок надання письмових пояснень;

13) визначити особу (осіб), в діях якої (яких) є ознаки адміністративного правопорушення;

14) скласти протокол про адміністративне правопорушення;

15) роз'яснити особі (особам), на яку (яких) складається протокол (правопорушнику), права і обов'язки згідно зі ст. 63 Конституції України та ст. 268 КУпАП;

16) отримати підписи правопорушника в протоколі про адміністративне правопорушення:

- про роз'яснення правопорушнику ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП; про місце розгляду справи про адміністративне правопорушення;

- про правильність внесених про нього даних в протокол;

- про тимчасове вилучення посвідчення водія;

17) вручити правопорушнику копію протоколу про адміністративне правопорушення;

18) роз'яснити правопорушнику порядок тимчасового вилучення посвідчення водія та умов його повернення;

19) заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом замість тимчасово вилученого посвідчення водія та видати його правопорушнику;

20) оформити довідку про пошкодження ТЗ внаслідок ДТП та видати кожному з учасників ДТП;

21) відбутися з місця ДТП.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – С. 141.
2. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 // Голос України. – 06.08.2015. – № 141-142.
3. Про дорожній рух : Закон України від 28.01.1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
4. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВС // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
5. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-111 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 17. – Ст. 719.
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 № 586-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 10-11. – Ст. 137.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень : Закон України від 05.07.2011.
8. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування : Закон України від 17.02.2011 № 3045-VI // Офіційний вісник України. – 2011. – № 20. – С. 18. – Ст. 819.
10. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
11. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1086 // Урядовий кур'єр. – 2008. – 25 грудня, № 243. – С. 12.
12. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1102 // Урядовий кур'єр. – 2008. – 25 грудня, № 243. – С. 12-13.
13. Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок : Постанова Кабінету Міністрів України № 1388 від 07.09.1998.

14. 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, МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735.

15. 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 07.11.2015 № 1395.

16. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : Наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376.

17. Гузь Л. Е. Дорожно-транспортные происшествия / Л. Е. Гузь. – Х. : Фактор, 2010. – 688 с.

18. Оформлення дорожньо-транспортних пригод : навчальний посібник / укл. В. Ф. Коробкін, С. В. Егоров, А. А. Святенко, С. М. Протченко. – Донецьк : Норд-Прес; Донецький юридичний інститут ЛДУВС, 2007. – 106 с.

19. Граділь А. О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А. О. Граділь. – К., 2012. – 155 с.

20. Веселов М. Ю. Адміністративно правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / М. Ю. Веселов. – К., 2009. – 16 с.

Навчальне видання

**Гаркуша Вячеслав Вікторович,
Кучеренко Олексій Миколайович**

**ОСОБЛИВОСТІ ОФОРМЛЕННЯ
НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ
МАТЕРІАЛІВ ДТП БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ**

Методичні рекомендації

Підп. до друку 15.02.2017. Формат 60x84/16. Друк трафаретний. Папір офісний.
Гарнітура Times. Ум.-друк. арк. 1,85. Обл.-вид. арк. 2,00. Наклад 50 прим.

Редакційно-видавниче відділення ВОНР
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ
49005, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26, тел. (056) 370-96-59
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДП № 164-р від 07.08.2013