

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**ДЕЙСТВИЯ НАРЯДОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СООБЩЕНИЯ
О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ
И ПО ПРИБЫТИИ НА МЕСТО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Учебно-практическое пособие

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2020**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
Д27

Рецензенты:

Р.Я. Зайцев, кандидат юридических наук, доцент
(Краснодарский университет МВД России);

Ю.А. Капустин
(ОГИБДД УМВД России по г. Орлу)

Д27 **Действия нарядов дорожно-патрульной службы при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия : учебно-практическое пособие / Ф.Н. Зейналов, В.В. Афонин, А.В. Амеличкин [и др.]. – Орёл : Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020. – 49, [1] с. – 49 экз. – Текст : непосредственный.**

Учебно-практическое пособие посвящено проблемам совершенствования деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции при осуществлении государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения.

Коллектив авторов, опираясь на широкий круг источников, анализирует природу и сущность общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения в России.

Используемые материалы, полученные выводы и предложения, содержащиеся в учебно-практическом пособии, могут быть использованы в нормотворческой деятельности в исследуемой сфере.

Учебно-практическое пособие предназначено для сотрудников ГИБДД МВД России, преподавателей, курсантов, слушателей, адъюнктов.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020

Оглавление

Введение	4
§ 1. Правовое обеспечение действий нарядов дорожно-патрульной службы при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии на место ДТП	6
§ 2. Алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции, дежурного дежурной части территориального органа МВД России, дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии сотрудников ДПС на место ДТП	13
§ 3. Составление схемы административного правонарушения и дорожно-транспортного происшествия	20
§ 4. Алгоритм действий дежурного дежурной части территориального органа МВД России, дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при получении сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу	31
§ 5. Действия дежурного отделения (группы) подразделений ДПС при заполнении карточки учёта ДТП с этапами её формирования	37
§ 6. Требования, предъявляемые к фотоснимкам и рапорту по факту ДТП	42
Заключение	49

Введение

Учебно-практическое пособие посвящено вопросам организации и тактики действий сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД, Госавтоинспекция) при получении информации, выезде и на месте дорожно-транспортных происшествий.

Поскольку правовые, организационные и тактические основы деятельности подразделений Госавтоинспекции во многом едины, основное содержание пособия составляет описание особенностей реализации алгоритма действий сотрудников ГИБДД при реагировании на сообщения о ДТП. Пропорции и объем излагаемого материала определены степенью его теоретической разработанности и практической значимостью. Наибольшее внимание уделено специфическим организационным формам и методам деятельности подразделений ДПС при выполнении неотложных действий на местах дорожно-транспортных происшествий.

В целях сокращения объема учебно-практического пособия в нем без дополнительных определений и комментариев используются термины, понятия, положения и аббревиатуры, общепринятые в соответствующих дисциплинах, отраслях права, техники и законодательных актах.

При работе с учебно-практическим пособием необходимо учитывать, что сфера дорожного движения отличается повышенной динамичностью соответствующего ей нормотворческого процесса. Поэтому важно регулярно следить за изменениями текущего законодательства, стандартов, правил и инструкций, имеющих отношение к данной сфере, и вносить коррективы в списки литературы для подготовки к занятиям.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно, механизм работы сотрудников дежурных частей территориальных органов и дежурных отделений строевых подразделений Госавтоинспекции с сообщениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления.

Предметом исследования являются особенности правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Цель исследования заключается в оптимизации работы подразделений Государственной автомобильной инспекции безопасности дорожного движения, описание соответствующего механизма работы сотрудников дежурных частей территориальных органов и дежурных отделений строевых подразделений Госавтоинспекции с сообщениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления.

Задачи:

– исследовать правовое обеспечение действий нарядов дорожно-патрульной службы при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии на место ДТП;

– проанализировать существующий алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции, дежурного дежурной части территориального органа МВД России, дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии сотрудников ДПС на место ДТП;

– охарактеризовать основные требования, предъявляемые к фотоснимкам и рапорту по факту ДТП;

– выработать предложения по совершенствованию действий дежурного отделения (группы) подразделений ДПС при заполнении карточки учёта ДТП с этапами её формирования.

Методология и методы исследования. В основе данного исследования представлен анализ литературных источников и документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, правоприменительной практики подразделений Госавтоинспекции; подбор эмпирического материала, анализ нормативно закреплённого порядка оформления дорожно-транспортных происшествий без пострадавших.

При решении задач исследования использовался широкий круг правовых и иных методов научного исследования – формально-юридический, сравнительно-правовой, статистического анализа, контент-анализ и др.

Структура работы определяется ее содержанием и состоит из введения, основной части, включающей шесть параграфов и заключения. Основные выводы и предложения представлены в заключении.

§ 1. Правовое обеспечение действий нарядов дорожно-патрульной службы при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии на место ДТП

До принятия Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», деятельность дежурных частей строевого подразделения связанная с получением сообщений о ДТП и прибытии сотрудников на место осуществлялась в соответствии с приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения», приказом МВД России от 12 апреля 2013 г. № 200дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дежурных частей территориальных органов МВД России», приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», приказом МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 «Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях», приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях» и приказом МВД России от 16 августа 2014 г. № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Одной из проблем правоприменительной деятельности, с которой могут столкнуться сотрудники дежурной части территориального органа и дежурного отделения (группы) строевого подразделения ДПС при получении сообщения о ДТП, как нам видится, можно считать выполнение пункта 285 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 и второго абзаца п. 2.6.1 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации

от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее – Правила дорожного движения), которые идут в разрез с требованиями ст. 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которые предписывают должностным лицам, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях, рассмотреть поступившие сообщения физических лиц, содержащих данные, указывающие на наличие события административного правонарушения и принять предусмотренное КоАП РФ процессуальное решение, так как эти сообщения являются поводом к возбуждению дела об административном правонарушении.

С 23 марта 2009 года действует законодательная норма, позволяющая водителям двух транспортных средств – участников ДТП при отсутствии разногласий по факту дорожно-транспортного происшествия и отсутствии потерпевших оформить необходимые материалы о ДТП самостоятельно. С целью дальнейшего закрепления этого положения, законодателем в сентябре 2014 г. постановлением Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2014 г. № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» в текст Правил дорожного движения в раздел 2 «Общие обязанности водителей» были внесены изменения, в соответствии с которыми водители, причастные к ДТП не обязаны сообщать о случившемся в полицию если обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно-транспортного происшествия, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают у них разногласий.

Участникам ДТП, в том числе, было дано право оформить документы о дорожно-транспортном происшествии с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем посту дорожно-патрульной службы или в подразделении полиции, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств.

Пунктом 284 Административного регламента дежурному прямо предписано в случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно, проинформировать о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или в подразделении полиции. Административный регламент предписывает дежурному разъяснить, куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции. Кроме того, дежурный предлагает участникам (при наличии возможности) составить схему места совершения административного правонарушения.

В соответствии с п. 2.6.1 Правил дорожного движения, участники ДТП должны предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки

или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств. В соответствии со вторым абзацем вышеуказанного пункта, при наличии разногласий водители, участвующие в дорожно-транспортном происшествии, могут покинуть место происшествия при получении указаний сотрудника полиции о месте оформления ДТП.

После выполнения обязанностей водителей по оформлению места ДТП в отсутствие сотрудников Госавтоинспекции и при появлении вопросов при оформлении материалов по факту ДТП в территориальном органе полиции или стационарном посту уже будет невозможно объективно воспроизвести обстоятельства ДТП, расположение транспортных средств, всесторонне, полно и объективно исследовать доказательства и принять соответствующее решение.

Следы ДТП будут уничтожены и при возникновении необходимости более подробного, всестороннего и полного изучения доказательств лицом, уполномоченным принимать решение при оформлении результатов ДТП возникнут проблемы признания обоснованности принятого решения о наличии или отсутствии состава административного правонарушения в действиях сторон ДТП.

Немаловажным аспектом является то, что при сообщении о ДТП в результате которого материальный ущерб причинен только двум транспортным средствам и обстоятельства ДТП изначально не вызывают разногласий у водителей, дежурный выясняет обстоятельства ДТП, в которые в том числе входит наличие или отсутствие в действиях участников ДТП состава административного правонарушения.

Как показывает практика наблюдений, почти все дорожно-транспортные происшествия являются следствием нарушения правил дорожного движения, в большинстве случаев за эти нарушения Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность. Предоставленная гражданам возможность оформления дорожно-транспортного происшествия, в результате которого ущерб причинен только двум транспортным средствам, без участия сотрудников Госавтоинспекции позволяет первым избежать ответственности за правонарушение, по которым достигнуто соглашение между водителями.

Несомненно, проведение реформирования нормативной правовой базы сферы обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено с некоторыми рисками и противоречиями, но в описываемых случаях несовершенство правовых норм позволяет избегать ответственности участникам ДТП в действиях которых присутствует состав административного правонарушения, что в свою очередь может способствовать в дальнейшем совершению более серьезных правонарушений и ДТП с тяжелыми последствиями. Сотрудники дежурной части территориальных органов МВД России и дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции не решая вопроса о

направлении сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП с целью составления административного материала в отношении участника ДТП в действиях которого содержатся признаки состава административного правонарушения, нарушением правил спровоцировавшего ДТП, поступаются принципами административного права «принципом частной и принципом общей превенции совершения административных правонарушений», не достигаются цели административного наказания, закрепленные в части 1 статьи 3.1 КоАП РФ «Цели административного наказания», в которой указано, что «...административное наказание применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами».

Принимая изложенное выше во внимание, и в целях исключения несоответствия действий дежурного ч. 1 ст. 3.1, ч. 1, ч. 2, ч. 5 ст. 28.1 КоАП РФ по предложению оформления ДТП его участникам самостоятельно, в настоящее время следует все же направлять сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП в котором ущерб причинен только транспортным средствам, если не для оформления его результатов, то для решения вопроса о привлечении к административной ответственности водителей. Кроме того, без выезда на место ДТП сложно объективно рассмотреть его обстоятельства и принять законное решение по делу.

В настоящее время ведутся изменение штатной численности сотрудников Госавтоинспекции и работа по снижению нагрузки на сотрудников полиции в части прибытия на место ДТП, а также оформления необходимых документов. В целях обеспечения дальнейшего курса на освобождение сотрудников Госавтоинспекции от нагрузки по выезду на место ДТП, авторский коллектив обращает внимание на необходимость законодательного освобождения участников ДТП в котором ущерб причинен только двум транспортным средствам, по аналогии с ч. 2 ст. 2.6.1. КоАП РФ «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств», от административной ответственности и не распространении на этих водителей действия ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в случае фиксации ими факта ДТП самостоятельно в соответствии с бланком извещения о ДТП.

Это позволит дежурному не принимать заведомо нелегитимное решение по не направлению к месту ДТП в котором материальный ущерб причинен только двум транспортным средствам его участников сотрудников Госавтоинспекции и не принятию мер в целях соблюдения требований ст. 28.1 КоАП РФ.

Следующей проблемой в правоприменительной деятельности дежурных отделений (групп) подразделений ДПС Госавтоинспекции и дежурных частей территориальных органов МВД России является отсутствие действенного механизма сбора сведений о ДТП, оформляемых в рамках европротокола. Это приводит к невыполнению требований пунктов 83–86, 88–91 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в ча-

сти соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, утвержденного приказом МВД России от 30 марта 2015 г. № 380 предписывающего выполнение административных процедур сотрудниками подразделений дорожного надзора в случае установления недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения.

Это достаточно актуальная проблема, так как в соответствии со статистическими сведениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России на ноябрь 2017 года, порядка 40 процентов ДТП с пострадавшими происходит в связи с неудовлетворительными дорожными условиями, способствующими возникновению ДТП. Каждое третье ДТП на оформление которого выезжали сотрудники Госавтоинспекции было совершено в результате неудовлетворительных дорожных условий. Статистика же ДТП, оформляемых европротоколом и, возможно, имеющих сопутствующими причинами неудовлетворительные дорожные условия, как таковая отсутствует.

Основанием осуществления административной процедуры сотрудниками дорожного надзора Госавтоинспекции в соответствии с п. 88 Административного регламента подразделений дорожного надзора ГИБДД МВД России является указание руководителя или дежурного дежурной части подразделения Госавтоинспекции (при их наличии) или дежурной части органа внутренних дел.

Фактически, выполняя требования пункта 284 Административного регламента, дежурный не создает условий для исполнения уполномоченными на то сотрудниками Госавтоинспекции обязанностей по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения, предусмотренных подпунктом «а» пункта 11 Положения о Госавтоинспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

Отдельно стоит остановиться на выполнении дежурным дежурной части территориальных органов МВД России и дежурным дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции положений пункта 284 Административного регламента в контексте соответствия статье 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

В соответствии со ст. 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» на территории Российской

Федерации основными показателями государственного учета состояния безопасности дорожного движения является количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению.

Пункт 19 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» в обязанность Госавтоинспекции вменяет оформление документов о дорожно-транспортном происшествии и осуществление государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения.

В соответствии с третьим пунктом постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, пункт четвертый постановления указывает на то, что учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется органами внутренних дел.

Учет, сбор и анализ сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроль за полнотой и достоверностью этих сведений определен приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях», утвердившим порядок организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений. В соответствии с пунктом пятым этого порядка, учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий.

Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186дсп, также предписывает дежурному отделению (группе) строевых подразделений ДПС осуществление учета и обобщение ДТП в зоне ответственности.

Принимая изложенное выше во внимание, приходим к выводу о том, что учету, проводимому Госавтоинспекцией, должны подлежать все ДТП, в том числе и те, которые оформляются по европротоколу.

Весомым обстоятельством при рассмотрении указанной проблемы является то, что на эти ДТП сотрудники Госавтоинспекции в соответствии с п. 2.6.1 Правил дорожного движения и п. 284 Административного регламента не выезжают и, соответственно, не имеют возможности зафиксировать объективные обстоятельства о ДТП и внести эту информацию в базу АИУС ДПС (журнал ДТП).

В соответствии с п. 5, п. 6, п. 7 Перечня информации, формируемой и предоставляемой в обязательном порядке органами государственной власти, страховщиками и иными организациями, утвержденное постановлением

Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 г. № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» на страховые компании возложена обязанность передачи информации о ДТП в подразделения Госавтоинспекции занимающиеся их учетом.

Однако в п. 4 Правил учета дорожно-транспортных происшествий страховые компании не упоминаются как субъекты этого учета, соответственно учета ДТП в форме, установленной п. 8 этих правил, не осуществляют.

Фактически, обязанности по сбору этих сведений возлагаются на подразделения Госавтоинспекции, которые в качестве пользователя банка данных некоммерческой организации «Российский Союз Автостраховщиков» должны отслеживать информацию о страховых случаях, о потерпевших, о транспортных средствах, которым причинен ущерб, однако, как показывает анализ складывающейся ситуации, реальный доступ к автоматизированному банку данных некоммерческой организации «Российский Союз Автостраховщиков» сотрудникам Госавтоинспекции, в чьи задачи входит сбор и анализ информации о ДТП в зоне ответственности, на которые сотрудники полиции не выезжали, на момент написания учебно-практического пособия не предоставлен. Действенный механизм для включения таких ДТП в статистическую отчетность законодательно закрепленными субъектами учета дорожно-транспортных происшествий не разработан.

Поступившая от участников или свидетелей ДТП информация о дорожно-транспортном происшествии, оформляемом в дальнейшем по европротоколу, фиксируется дежурным в тетради для записей дежурного, но в автоматизированном учете ДТП не участвует.

Складывается ситуация, способствующая повышению уровня латентности административных правонарушений и совершенно не способствующая обеспечению безопасности дорожного движения в части изучения причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по их устранению.

**§ 2. Алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции,
дежурного дежурной части территориального органа МВД России,
дежурного отделения (группы) строевого подразделения
Госавтоинспекции при получении сообщения
о дорожно-транспортном происшествии и по прибытии
сотрудников ДПС на место ДТП**

В соответствии с Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения¹, основанием для выезда сотрудника, осуществляющего надзор за дорожным движением, на место ДТП является указание дежурного.

О каждом известном ДТП сотруднику Госавтоинспекции, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, он обязан доложить в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) и действовать в дальнейшем в соответствии с полученными указаниями.

При непосредственном получении сообщения о ДТП сотрудник обязан выслушать заявителя и при наличии возможности зафиксировать:

- фамилию, имя, отчество (при наличии), адрес и номер телефона лица, сообщившего о ДТП;
- место, время, вид и обстоятельства ДТП;
- сведения о количестве, возрасте и половой принадлежности пострадавших;
- сведения о необходимости оказания медицинской и иной помощи пострадавшим;
- информацию о медицинских организациях, в которые направлены пострадавшие, и лицах, направивших пострадавших в указанные организации;
- сведения о транспортных средствах (тип, марка, цвет, государственные регистрационные знаки), на которых были отправлены пострадавшие;
- сведения о водителях и транспортных средствах, причастных к данному ДТП;
- сведения о свидетелях ДТП.

По прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник:

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- обязан обеспечить обозначение и ограждение места ДТП с целью предотвращения наезда на его участников, транспортные средства, участвовавшие в ДТП, и участников ликвидации последствий ДТП посредством размещения на проезжей части или обочине дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами, конусов, ограждающих лент, переносных дорожных знаков;

- обязан установить наличие на месте ДТП водителей, транспортные средства которых участвовали в ДТП, и других причастных к нему лиц, осуществляет проверку документов у участников ДТП, обеспечивает присутствие указанных лиц на месте происшествия;

- обязан выявить очевидцев ДТП, лиц, которым известны обстоятельства, связанные с происшествием, и записывает их данные;

- обязан применить меры к сохранности вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, в том числе видеорегистраторов, иных технических средств и зафиксированной ими информации, имеющей отношение к ДТП;

- должен выяснить вероятное направление движения, марку, тип, цвет, государственный регистрационный знак транспортного средства, на котором водитель скрылся с места ДТП, а также особые приметы транспортного средства и водителя;

- должен доложить дежурному данные о скрывшемся транспортном средстве и водителе, в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями дежурного;

- обязан установить и зафиксировать (с составлением при необходимости соответствующего акта) причины и условия, способствовавшие совершению ДТП, наличие дорожных условий, сопутствующих ДТП, недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги путем изучения места ДТП, в том числе с использованием специальных технических средств, а также опроса его участников и свидетелей;

- должен принять в случае установления при оформлении ДТП недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения, меры к обозначению и ограждению опасных мест;

- обязан передать информацию в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) и действует по указанию дежурного;

- должен организовать при необходимости движение транспорта в объезд места ДТП и проведения аварийно-спасательных работ, а при невозможности сделать это – зафиксировать средствами фотосъемки или видеозаписи (в случае невыполнения участниками ДТП пункта 2.6¹ Правил дорожного движения) либо в присутствии двух понятых и участников ДТП расположение транспортных средств, следов ДТП и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к удалению поврежденных транспортных средств с проезжей части и возобновлению движения;

- обязан передать в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС, дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне либо уполномоченному должностному лицу информацию, необходимую для первичной регистрации ДТП в информационной системе органов внутренних дел учета ДТП, а также осуществить сбор сведений и материалов, включая производство фотоснимков обстановки на месте происшествия, для последующего внесения полной информации о ДТП в указанную информационную систему.

При наличии технической возможности сотрудник Госавтоинспекции должен самостоятельно осуществить регистрацию ДТП в информационной системе органов внутренних дел учета ДТП.

По прибытии на место ДТП с участием транспортного средства перевозящего опасные грузы, сотрудник Госавтоинспекции должен:

- проконтролировать правильность обозначения места ДТП способами, предусмотренными разделом 7 Правил дорожного движения;

- сообщить в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) время и место ДТП, его причины и последствия (техническая неисправность транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших лиц и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество и далее действует по указанию дежурного;

- перекрыть движение на дороге на расстоянии не менее 300 метров от места ДТП и не допускает к нему посторонних лиц в случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов;

- доложить в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) об изменении обстановки на месте ДТП.

При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 УК процессуальные действия на месте ДТП осуществляются следственно-оперативной группой, направляемой дежурной частью территориального органа внутренних дел.

До прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП, в котором пострадал человек, сотрудник, помимо действий, указанных выше, обязан:

- определить число пострадавших, оценить тяжесть их состояния;

- вызвать скорую медицинскую помощь, а при необходимости – сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и до их прибытия оказывать пострадавшим первую помощь;

- после извлечения пострадавших из поврежденных транспортных средств осуществить удаление последних с проезжей части;

- при необходимости организовать доставку пострадавших в ближайшую медицинскую организацию, выясняет фамилии, имена, отчества (при наличии), адрес места жительства, место работы пострадавших.

Проведение мероприятия по извлечению пострадавшего из транспортного средства является крайней мерой. Изъятие пострадавших из транспортного средства очень ответственное действие, так велик риск дополнительного травмирования, степень которого должна быть сведена к минимуму. Основанием для таких действий может быть только наличие угрозы жизни пострадавшего, например, вероятность возгорания автомобиля.

Приняв решение извлечь пострадавшего, сотрудник ДПС должен принять меры по обесточиванию бортовой сети автомобиля путем отключения (перерезания) проводов от аккумуляторной батареи. Затем освободить пострадавшего от ремней безопасности, путем слома рулевой колонки, спинок передних сидений обеспечить доступ к пострадавшему. Действия по деблокированию необходимо выполнять с учетом исключения дополнительных болевых ощущений пострадавшего. Этому может способствовать применение табельного аварийно-спасательного оборудования, который должен входить в комплект служебного автомобиля.

В случае обнаружения возгорания транспортного средства, в котором заблокированы люди, сотрудник ДПС должен использовать огнетушитель для локализации и тушения огня. В случае необходимости остановить другие транспортные средства и использовать огнетушители данных транспортных средств. Действия должны быть максимально оперативные и нацелены на ограждение заблокированного от огня.

В ситуации, когда потерпевший самостоятельно выбрался из горящего транспортного средства необходимо²:

- а) прекратить бег и уложить пострадавшего лицом вниз;
- б) сбить пламя укутыванием пострадавшего или заставив кататься по земле;
- в) при возможности облить водой;
- г) оттащить пострадавшего на безопасное расстояние от горящего автомобиля.

Горящее транспортное средство, при возможности, при помощи большего грузового автомобиля с дизельным двигателем (других автомобилей) задним ходом отодвинуть с проезжей части и обеспечить безопасный объезд места горения.

Изложенное выше носит рекомендательный характер и относится к случаям удаленного расположения аварийно-спасательных подразделений МЧС и медицинских учреждений.

Обозначенные действия выполняются в случаях, когда промедление ставит под угрозу жизнь пострадавшего в дорожно-транспортном происшествии.

По завершении мероприятий по извлечению пострадавших из транспортных средств необходимо в короткий срок обеспечить оказание квалифицированной медицинской помощи (вызов скорой медицинской помощи).

² Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: учебник. М., 2000. С. 255.

В сложных случаях до прибытия медицинских работников сотрудники ДПС должны уметь оказать первую помощь с последующей передачей пострадавшего медицинским работникам.

Выполнив действия по минимализированию угрозы жизни, пострадавший переносится в безопасное место с учетом сложившихся климатических воздействий (дождь, снег, мороз и т.д.). Приняв решение на переноску пострадавшего необходимо обеспечить его иммобилизацию в целом либо поврежденных конечностей с помощью подручных средств. Для эвакуации (транспортировки) пострадавшего на сложном рельефе местности для создания носилок, возможно, использовать жерди, куски труб с натягиванием кусков мешковины, брезента от тентов, зигзагообразно переплетенной веревкой и так далее.

Эвакуация пострадавших до транспорта служб спасения и медицинских работников осуществляется в максимально короткие сроки.

Сотрудник ДПС в процессе организации и выполнения мероприятий по иммобилизации и эвакуации пострадавших о проводимых мероприятиях докладывает в дежурную часть, через которую координирует действия с специалистами медицинских учреждений и спасателями.

В случаях, не терпящих отлагательства (угроза жизни) для доставки пострадавших в медицинские учреждения сотрудник ДПС останавливает транспортные средства, не участвующие в ДТП, и, руководствуясь п. 2.3.3 Правил дорожного движения, организует доставку пострадавших в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение³.

Для ускорения доставки пострадавших в больницу, старший наряда, проинформировав дежурную часть, осуществляет сопровождение доставки на патрульном автомобиле.

По прибытию в медицинское учреждение, не извлекая пострадавшего пригласить дежурного медицинского работника, который примет решение по дальнейшим условиям переноски.

Передав пострадавших медицинским работникам, инспектор ДПС, проинформировав дежурную часть, возвращается к месту ДТП.

Выполняя действия по эвакуации, инспектор ДПС, должен записать установочные данные пострадавшего, время прибытия спасателей, отразив численность сил и средств, номер бригады скорой медицинской помощи и лечебное учреждение, куда доставляется пострадавший.

По прибытии на место ДТП следственно-оперативной группы сотрудник обязан:

- доложить ее руководителю сведения о водителях и транспортных средствах, участвующих в ДТП, о пострадавших и погибших в ДТП людях, свидетелях и очевидцах ДТП, о сотрудниках и лицах, первыми прибывших на место происшествия;

³ Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». П. 2.3.3.

- указать местонахождение вещей и предметов, имеющих отношение к ДТП;

- передать документы участников ДТП и в дальнейшем действовать по указанию руководителя следственно-оперативной группы.

Очередность действий до прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП определяется сотрудником исходя из приоритетности сохранения жизни и здоровья граждан.

После проведения на месте ДТП первоначальных действий, в случае оформления материалов сотрудником, при отсутствии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264 и 268 УК, и наличии признаков административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 или частью 2 статьи 12.30 Кодекса выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования. После этого составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения, к которому прилагается схема места совершения административного правонарушения. При оформлении результатов ДТП осуществляется фотосъемка (видеосъемка) обстановки на месте происшествия. Сотрудник обязан провести опрос участников, очевидцев и свидетелей ДТП, их объяснения и показания приобщить к материалам дела об административном правонарушении. Вещественные доказательства должны быть зафиксированы и приобщены к материалам дела об административном правонарушении. По результатам проведенных мероприятий сотрудником при необходимости составляется рапорт, в котором излагаются дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств ДТП и принятия объективного решения по делу.

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется в соответствии с положениями статьи 28.1 КоАП РФ немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения.

Осмотр места совершения административного правонарушения осуществляется сотрудником в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения описываются действия сотрудника в том порядке, в каком они производились, состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсутствие дорожной разметки, наличие освещенности участка дороги, тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, наличие, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета, другие существенные для данного дела обстоятельства.

При составлении протокола осмотра места совершения административного правонарушения лицам, участвующим в осмотре места совершения административного правонарушения, разъясняются их права и обязанности, предусмотренные Кодексом, о чем делается запись в протоколе. Заявления

лиц, участвовавших в производстве осмотра места совершения административного правонарушения, излагаются в протоколе.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при производстве осмотра с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к протоколу.

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения подписывается составившим его сотрудником, а также лицами, участвовавшими в производстве осмотра. Копии протокола осмотра места совершения административного правонарушения вручаются лицам, непосредственно управлявшим транспортными средствами в момент совершения административного правонарушения.

§ 3. Составление схемы административного правонарушения и дорожно-транспортного происшествия

В соответствии с положениями приказа МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», в схеме места совершения административного правонарушения отражаются:

- место ДТП (участок дороги, улицы, населенного пункта, территории или местности);

- ширина проезжей части, количество полос движения для каждого из направлений, наличие дорожной разметки и дорожных знаков, действие которых распространяется на участок дороги, где произошло ДТП, а также технические средства регулирования дорожного движения;

- ограждения, островки безопасности, остановки общественного транспорта, тротуары, газоны, зеленые насаждения, строения (при их наличии);

- положение транспортных средств после ДТП, следы торможения и влечения, расположение поврежденных деталей и осколков транспортных средств, груза, осыпи грязи с автомобилей и других предметов, относящихся к ДТП, с их привязкой к стационарным объектам, дорожным и другим сооружениям, тротуарам, обочинам, кюветам и иным элементам дороги;

- направление движения участников ДТП до момента его наступления, место столкновения со слов каждого из участников ДТП, очевидцев.

Схема места совершения административного правонарушения выполняется с правильным начертанием соответствующих линий, нанесением аккуратных и разборчивых записей и обозначений.

Допускается оформление схемы места совершения административного правонарушения с использованием автоматизированных систем.

В случае несогласия участников ДТП со схемой, отказа от ее подписания либо отсутствия при ее составлении содержание схемы места совершения административного правонарушения удостоверяется понятыми (в случае их участия), либо с применением видеозаписи.

За исключением приведенных выше положений Административного регламента⁴ касающихся требований к схеме ДТП и места совершения административного правонарушения, нормативно закрепленной методики изображения схемы ДТП/административного правонарушения, как таковой нет. Однако, за длительный период общественных отношений в сфере дорожного движения, в определенной степени сформировалась практика, которую мы

⁴ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

предлагаем в качестве рекомендаций – нанесение изображений на схеме места происшествия.

После проведения первоначальных действий на месте дорожно-транспортного происшествия, в случае оформления материалов сотрудником, при отсутствии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264 и 268 Уголовного кодекса Российской Федерации и административных правонарушений, предусмотренных статьей 12.24 и частью 2 статьи 12.30 Кодекса, составляется схема места совершения административного правонарушения.

В схеме отражается место дорожно-транспортного происшествия (участок дороги, улицы, населенного пункта, территории или местности); ширина проезжей части, количество полос движения для каждого из направлений, наличие дорожной разметки и дорожных знаков, действие которых распространяется на участок дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие, а также технические средства регулирования дорожного движения; ограждения, островки безопасности, остановки общественного транспорта, тротуары, газоны, зеленые насаждения, строения (при их наличии); положение транспортных средств после дорожно-транспортного происшествия, следы торможения и волочения, расположение поврежденных деталей и осколков транспортных средств, груза, осыпи грязи с автомобилей и других предметов, относящихся к дорожно-транспортному происшествию, с их привязкой к стационарным объектам, дорожным и другим сооружениям, тротуарам, обочинам, кюветам и иным элементам дороги; направление движения участников дорожно-транспортного происшествия до момента его наступления, место столкновения со слов каждого из участников дорожно-транспортного происшествия, очевидцев. В случае несогласия участников дорожно-транспортного происшествия со схемой, отказа от ее подписания либо отсутствия при ее составлении содержание схемы места совершения административного правонарушения удостоверяется понятыми.

Схема, представляет собой горизонтальную, вертикальную проекцию или объемное графическое изображение обстановки места происшествия. Схемы выполняются в масштабе на бумаге с миллиметровой сеткой.

Размеры и форма схем не ограничиваются, поскольку границы происшествия могут иметь сложную конфигурацию. Поэтому при отсутствии бумаги подходящего формата вполне допустима склейка нескольких стандартных бланков схемы, каждый из которых в данном случае подписывается участниками происшествия, понятыми и лицами, участвовавшими в осмотре. Как правило, на схеме отражают горизонтальную проекцию или план места ДТП. Если же происшествие произошло на пересеченной или имеющей сложный профиль местности, то схема дополняется вертикальными проекциями (видами сбоку) или аксонометрическими проекциями (объемными изображениями). Рассмотрим принципы составления схемы.

Предположим, нам требуется зафиксировать положение какой-либо точки А на плане. Для этого необходимо выбрать оси прямоугольных координат на заданной плоскости и измерить проекции точки А на эти координатные

оси либо одну из проекций и угол, образованный одной из координатных осей и лучом, проходящим через данную точку и начало координат (см. рис. 1).

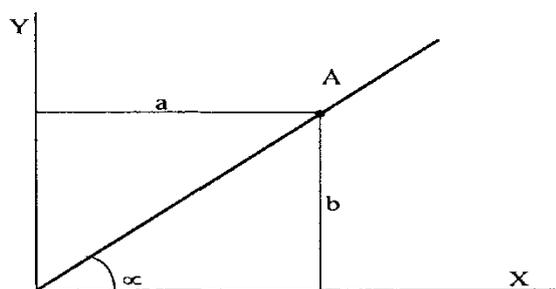


Рис. 1. Фиксирование точки А на плане.

Обычно для нанесения точек на схему используется первый из указанных способов, поскольку он не требует измерения углов. Для отражения на схеме положения объектов, имеющих определенную длину и ширину (палки, бруски, металлические прутки, валы и т. п.), достаточно указать величину трех проекций их крайних точек (см. рис. 2).

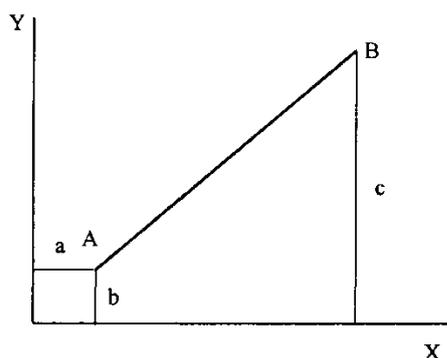


Рис. 2. Фиксирование положения отрезка АВ на плане.

Объекты, обладающие конструкционной жесткостью и определенной шириной (автомобили, автомобильные прицепы и другие ТС, детали и узлы к ним, дорожные указатели, дорожная разметка и т. п.), фиксируются аналогичным образом (см. рис. 3).

Для нанесения контуров ТС на план можно использовать специальные штампы и трафареты, входящие в комплект оборудования сотрудника ГИБДД. Однако для обеспечения масштабного изображения обстановки мест сложных ДТП предпочтительнее вычерчивать их от руки или с помощью многовариантных шаблонов (наподобие так называемой «офицерской линейки»). В связи с тем, что периферийные части ТС в процессе ДТП, как правило, подвергаются деформации, фиксацию их расположения на плане целесообразно вести от точек касания колес проезжей части или от центров колес (если ТС опрокинулось на бок, увязло в снегу, песке, грязи).

Изменение базы ТС в процессе столкновения, опрокидывания или наезда на препятствие – явление относительно редкое. Однако если оно происходит, то в данном случае ТС может рассматриваться как тело, не имеющее определенной формы, и фиксироваться по габаритным точкам (см. рис. 4).

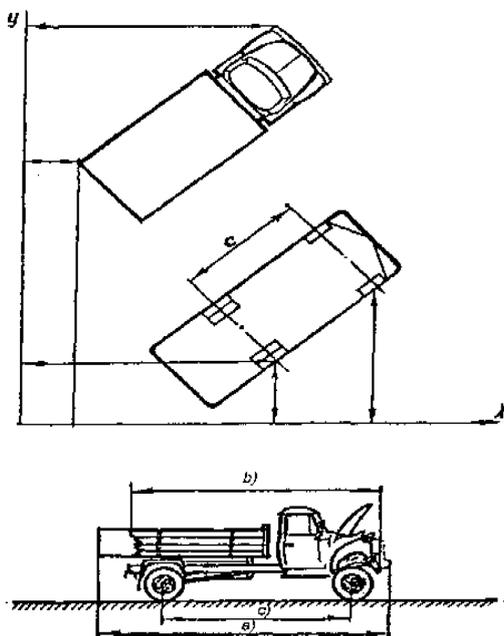


Рис. 3. Фиксирование положения автомобиля на плане по точкам касания колес проезжей части и габаритам:
 а – длина автомобиля до ДТП; б – длина автомобиля после ДТП;
 с – база автомобиля.

Для отражения особенностей ДТП на пересеченной местности план дополняется необходимым числом его вертикальных проекций (см. рис. 5–7).

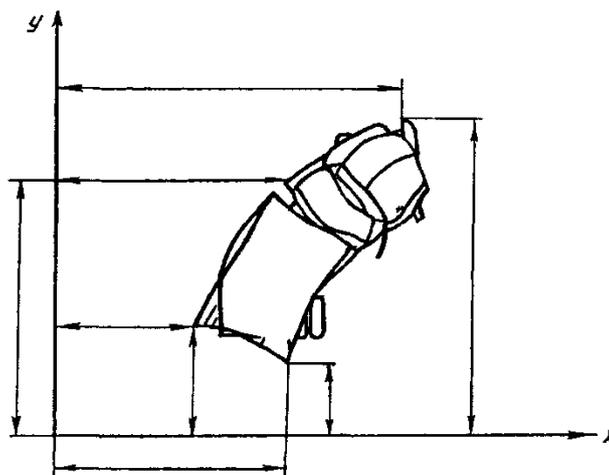


Рис. 4. Фиксирование положения автомобиля при изменении его базы в результате сильной деформации.



Рис. 5. Дорожно-транспортное происшествие (общий вид).

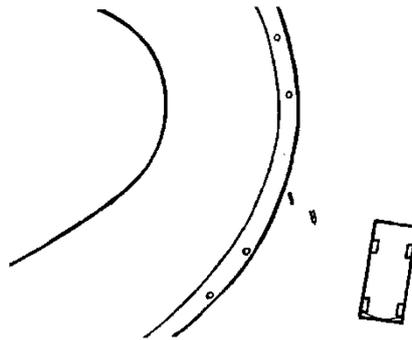


Рис. 6. Дорожно-транспортное происшествие (вид на плане).

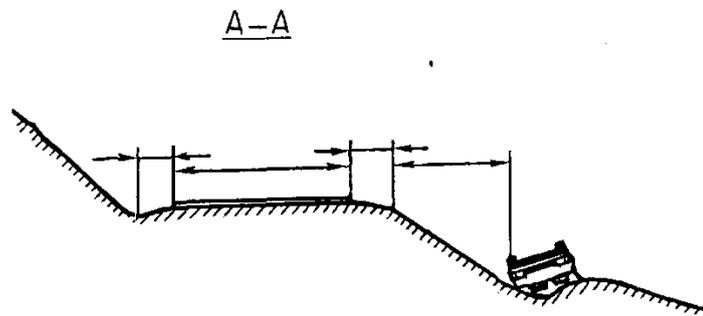


Рис. 7. Дорожно-транспортное происшествие (вертикальное сечение).

Прямолинейные участки следов движения ТС на плане фиксируются точно так, как и автомобили – тремя проекциями на координатные оси. Кроме того, для удобства последующих расчетов скорости ТС перед происшествием целесообразно измерять и указывать на схеме длину следа торможения каждого колеса. При этом следы качения, торможения и юза измеряются отдельно. Как правило, на асфальтобетонных покрытиях следы торможения ТС начинаются со слабозаметных отпечатков протектора колес, четкость которых постепенно увеличивается и плавно переходит в след скольжения полностью заторможенного колеса. В данном случае следует измерить отдельно длину каждого из характерных участков торможения и сфотографировать их.

Для отображения следов сложной формы их разделяют на прямолинейные и криволинейные участки и измеряют координаты точек перегиба следов (см. рис. 8).

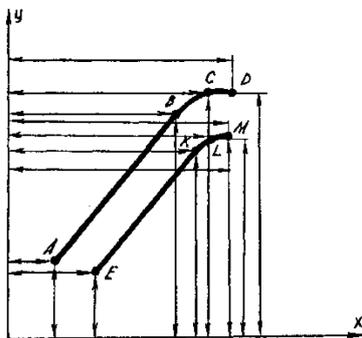


Рис. 8. Фиксирование следов сложной формы:
А, В, С, Д – точки перегиба.

При нанесении на план криволинейных следов координатные оси разбиваются на равные участки, соответствующие 1-3 м в зависимости от длины и степени кривизны следов. Затем производится последовательное измерение проекций точек следа, попавших в заданные интервалы (см. рис. 9).

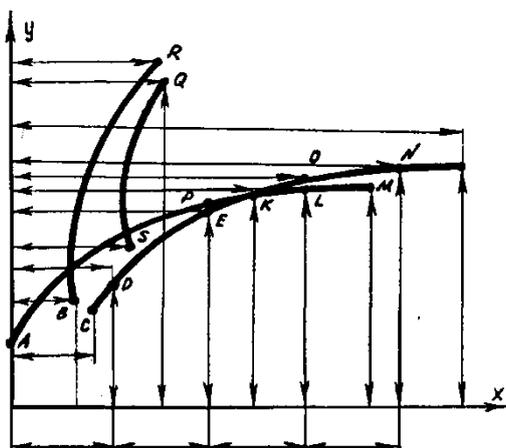


Рис. 9. Фиксирование криволинейных следов.

Как видно из рис. 9, размерная сетка криволинейных следов существенно загромождает поле плана, поэтому ее целесообразно выполнить на отдельной схеме либо приложить к плану таблицу координат проецированных точек.

Прерывистые следы торможения, которые возникают при отрыве колес от проезжей части из-за периодического ослабления нажатия на педаль тормоза или из-за неровностей дороги, измеряются по отдельности с указанием общей длины следа торможения. Например, «Заднее правое колесо автомобиля ГАЗ-33024 оставило след общей длиной 10,4 м. След начинается в виде слабого отпечатка протектора шины длиной 1,4 м, затем переходит в хорошо заметный след качения колеса длиной 3,1 м и заканчивается следом скольже-

ния полностью заблокированного колеса длиной 5,9 м». Следы сдвоенных колес грузовых автомобилей, автобусов и автомобильных прицепов также отражаются на схеме в отдельности. При этом подлежат измерению ширина каждого следа и расстояние данных следов друг от друга.

Одним из наиболее распространенных ложных стереотипов, в определенной мере провоцирующих низкое качество схем, является использование для этих целей так называемых «типовых» бланков, большое количество которых централизованно изготавливается в стандартном формате А4. Однако их размеры обычно недостаточны для фиксации обстановки ДТП, границы которых по периметру могут составлять сотни метров, иметь сложную конфигурацию и высокую насыщенность материальными объектами, подлежащими обязательной фиксации. Кроме того, по данной причине на схемах практически никогда не отражаются вертикальные или аксонометрические проекции, которые необходимы для правильного восприятия характера местности в зоне происшествия и регистрации перепада высот для последующих расчетов условий видимости и параметров движения ТС, участвовавших в происшествии.

В схемах, составляемых сотрудниками Госавтоинспекции, часто наблюдается избыточность размерных линий, используемых для привязки транспортных средств и других объектов. Они, как правило, противоречат друг другу и существенно осложняют визуальное восприятие данных документов. Нередко в схемах не отражаются длины специфических участков сплошных и прерывистых следов торможения, а также вид и состояние соответствующих им дорожных покрытий. В особенности это касается следов, образующихся при пробуксовке, проскальзывании и торможении колес. В настоящее время становится все более очевидным, что пренебрежение этими моментами не позволяет в последующем произвести комплексную экспертизу. Необходимость ее производства ощущается в большинстве не только уголовных, но и административных дел данной категории в связи с параметрической неопределенностью пункта 10.1 и других пунктов ПДД. Широко практикуемое использование для этих целей расчетов на основе таблиц вероятного разброса коэффициентов сцепления дорожных покрытий и других чисто теоретических приемов дает большую погрешность и не может служить инструментом для объективной оценки характеристик движения ТС.

Для того чтобы схема ДТП была разборчивой, желательно предварительно выполнить ее на черновике, добиваясь соответствующей пропорциональности отражаемых объектов. Одним из наиболее простых и действенных средств повышения демонстрационных и информационных качеств этого документа может быть соблюдение определенной последовательности его исполнения.

Предлагается придерживаться следующего порядка:

1. Нанести линии границ проезжей части, тротуаров, обочин, дорожной разметки, дефектов дорожного покрытия (см. рис. 10), контуры ТС и других объектов, находящихся на месте ДТП. При этом особое внимание уделить точности вычерчивания радиусов поворотов и закруглений улиц, площадей и

дорог, углов слияния и разветвления проезжих частей. Для этой цели можно использовать набор чертежей улично-дорожной сети, имеющийся в подразделениях дорожной инспекции ГИБДД, архитектурно-планировочных организациях и дорожных отделах местных органов самоуправления.

2. Начертить размерные линии, обеспечивающие привязку объектов осмотра относительно ориентира. При этом толщина размерных линий должна быть в 2-3 раза тоньше линий границ проезжей части, контуров ТС и других объектов, указанных в пункте 1.

3. Отобразить на схеме следы движения и торможения ТС, дорожные знаки, указатели, светофорные объекты.

4. Указать ширину проезжей части, тротуаров, обочин, резервных зон, газонов, установленное направление движения ТС до кульминационной фазы ДТП, названия улиц, остановок общественного транспорта, номера домов и других объектов в зоне происшествия.

5. Отобразить на схеме и в протоколе места, где из ТС выпал груз, и с какой высоты он падал.

Предметы, положение которых трудно передать на плане (мачты городского освещения, деревья, дорожные знаки и указатели), можно для наглядности нарисовать в вертикальной проекции, но так, чтобы они не загромождали схему. Если же это не удастся, переходят на применение соответствующих условных обозначений, которым дают расшифровку на свободном поле схемы (см. рис. 11).

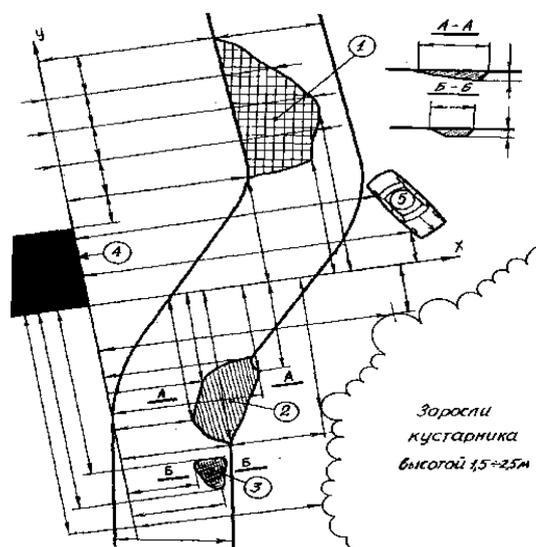


Рис. 10. Фиксирование дефектов дорожного покрытия на схеме ДТП (фрагмент).

Условные обозначения:

- 1 – слой глины толщиной от 5 мм до 8 мм; 2 – выбоина;
- 3 – выбоина, засыпанная щебнем;
- 4 – здание склада металлоконструкций;
- 5 – автомобиль ВАЗ-2110, Т 875 ОР.

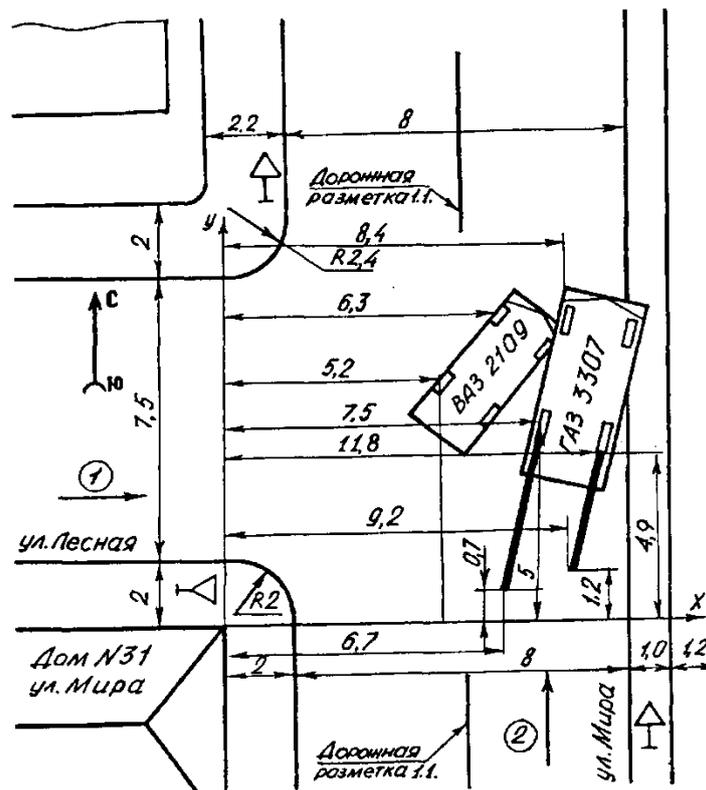


Рис. 11. Схема дорожно-транспортного происшествия.

Условные обозначения:

- дорожные знаки 2.3.2 и 2.3.3; дорожный знак 2.4;
- 1 – направление движения автомобиля ВАЗ-2109;
- 2 – направление движения автомобиля ГАЗ-3307.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия, если административная ответственность за нарушение правил дорожного движения установлена, сотрудник составляет, при наличии оснований, протокол об административном правонарушении, либо выносит, при наличии оснований, постановление по делу об административном правонарушении.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия, в случае, когда на месте его совершения установить состав административного правонарушения не представляется возможным, необходимо проведение экспертизы или иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат, выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия без пострадавших, если административная ответственность за нарушение правил дорожного движения не установлена, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и принятия объективного решения по делу, излагаются в рапорте.

От участников и свидетелей дорожно-транспортного происшествия получают объяснения. Вещественные доказательства фиксируются и приобщаются к делу об административном правонарушении.

Участникам дорожно-транспортного происшествия, иным лицам, имуществу которых при этом был причинен вред, выдаются справки о дорожно-транспортном происшествии по форме, утвержденной приказом МВД России от 1 апреля 2011 г. № 154 «Об утверждении формы справки о дорожно-транспортном происшествии». Копия справки о дорожно-транспортном происшествии с отметкой о вручении справки участникам дорожно-транспортного происшествия приобщается к делу об административном правонарушении или определению об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Оформление отдельных материалов по факту дорожно-транспортного происшествия (написание рапорта, получение объяснений, другие действия) и выдача справок участникам дорожно-транспортного происшествия осуществляется сотрудником на месте дорожно-транспортного происшествия.

В случае возникновения обстоятельств, препятствующих совершению указанных действий на месте дорожно-транспортного происшествия (необходимость выезда сотрудника на место совершения преступления, другого дорожно-транспортного происшествия, осложнение оперативной обстановки, необходимость перемещения поврежденных транспортных средств в безопасное место, другие обстоятельства) данные действия по указанию (разрешению) дежурного или руководителя подразделения могут быть осуществлены впоследствии в ином месте, в том числе в расположении подразделения, на стационарном посту ДПС в течение суток с момента совершения дорожно-транспортного происшествия.

Основанием для составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения является выявление административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 (нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) или частью 2 статьи 12.30 (нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) Кодекса (часть 1 статьи 28.1.1 КоАП РФ).

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется сотрудником немедленно после выявления совершения административного правонарушения в присутствии двух понятых.

В соответствии с положениями статьи 28.1.1 Кодекса в протоколе осмотра места совершения административного правонарушения указываются

дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы сотрудника, составившего протокол, сведения о лице, непосредственно управлявшем транспортным средством в момент совершения административного правонарушения, о типе, марке, модели, государственном регистрационном знаке транспортного средства, а также фамилии, имени, отчества, адреса места жительства понятых, свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья Кодекса, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, иные сведения, необходимые для разрешения дела.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения описываются действия сотрудника в том порядке, в каком они производились, состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсутствие дорожной разметки, степень освещенности участка дороги, тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, наличие, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета, другие существенные для данного дела обстоятельства.

Лицам, участвующим в осмотре места совершения административного правонарушения, разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе. Заявления лиц, участвовавших в производстве осмотра места совершения административного правонарушения, излагаются в протоколе.

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения подписывается составившим его сотрудником, а также лицами, участвовавшими в производстве осмотра. Копии протокола осмотра места совершения административного правонарушения вручаются лицам, непосредственно управлявшим транспортными средствами в момент совершения административного правонарушения. Допускается также применение видеозаписи осмотра места административного правонарушения.

§ 4. Алгоритм действий дежурного дежурной части территориального органа МВД России, дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при получении сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу

Существует ряд нормативов, согласно которым дежурная часть территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне и дежурное отделение (группа) строевого подразделения Госавтоинспекции будут осуществлять прием сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу.

Так, в соответствии требованиями «Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях», утвержденной приказом МВД России от 29 августа 2014 г. № 736, в случае получения информации о любом ДТП, в том числе обстоятельства которого подпадают под требования европротокола, они должны быть дежурным дежурной части территориального органа МВД России на районном уровне занесены в книгу учета сообщений о происшествиях (КУСП), в случае выезда сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП, первичная информация о ДТП должна быть внесена в соответствии с «Порядком эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения», утвержденным приказом МВД России от 16 сентября 2014 г. № 700.

На дежурного сотрудника дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции в соответствии с п. 6 Инструкции не распространяются ее требования, информация о ДТП не требующая проверки для обнаружения возможных признаков преступления или административного правонарушения, единственным последствием которых являются механические повреждения транспортных средств фиксируется дежурным только в тетради для записей дежурного, но не в автоматизированных системах оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Существующий порядок действий дежурного по приему сообщения о ДТП призван на должном уровне урегулировать выполнение этой административной процедуры, однако он, по мнению авторов, не всегда соответствует некоторым принципам, закрепленным в нормах законодательства, призванного урегулировать сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

В предлагаемом ниже порядке приема сообщений о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, были учтены проблемные вопросы правоприменительной деятельности и с целью минимизации вредных последствий рассмотрения подобных обращений высказаны соответствующие предложения.

Так, авторским коллективом дежурному территориального органа внутренних дел, дежурному дежурного отделения (группы) строевого подразделения Госавтоинспекции при поступлении сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, предлагается проведение следующих мероприятий:

1. Установить, кем является позвонивший в дежурную часть, дежурное отделение (группу). В зависимости от того, является ли он участником ДТП, проезжающим мимо ДТП водителем или иным участником дорожного движения построить с ним диалог таким образом, чтобы была обеспечена максимальная возможность сбора информации о происшествии.

2. В случае если сообщивший о происшествии не является участником ДТП, следует:

- установить и зафиксировать его фамилию, имя, отчество, дату рождения, номер телефона (если сообщение поступило по телефону);

- выяснить и зафиксировать обстоятельства ДТП (место ДТП, наличие пострадавших, присутствие медицинских работников на месте ДТП, внешний вид и поведение участников ДТП, количество автомобилей – участников ДТП, марку и модель транспортных средств – участников ДТП, их государственные регистрационные знаки, цвета автомобилей и характер повреждений).

3. В случае поступления информации о ДТП от участников дорожно-транспортного происшествия, установить, имеются ли жалобы у участников ДТП (пассажиров, водителей) на самочувствие после ДТП (в случае выявления лиц, которым требуется оказание медицинской помощи, осуществить мероприятия по выезду инспектора-дежурного по выезду на место ДТП для оформления материалов о ДТП в соответствии с пунктами 266–282 Административного регламента).

4. Зафиксировать фамилию, имя, отчество и дату рождения участников ДТП в целях выяснения по информационным учетам МВД России наличия, вступившего в законную силу решения суда о лишении права управления и решения вопроса о привлечении к административной ответственности по признакам совершения административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством».

5. Выяснить информацию у позвонившего о наличии или отсутствии у водителей-участников ДТП явных признаков опьянения для решения вопроса о выезде сотрудников Госавтоинспекции на место ДТП.

6. Выяснить у участников ДТП наличие или отсутствие признаков неудовлетворительных дорожных условий, способствовавших совершению ДТП (отсутствие или повреждение средств организации дорожного движения: дорожных знаков, светофоров, ограждающих устройств, разметки, мачт освещения).

7. Установить наличие или отсутствие видеозаписи с видеорегистратора, зафиксировавшей момент ДТП в целях дальнейшего ее приобщения в качестве доказательства в соответствии с ч. 1 ст. 26.2 КоАП РФ.

8. Установить, причинен ли вред чему-либо, кроме транспортных средств, участвовавших в ДТП.

9. Определить сколько транспортных средств участвовали в ДТП.

10. Выяснить застрахована ли гражданская ответственность их владельцев в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

11. Выяснить имеются ли у участников ДТП разногласия по обстоятельствам причинения вреда в связи с повреждением этих транспортных средств в результате ДТП.

12. Предложить оформить документы о ДТП самостоятельно, без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, заполнив в двух экземплярах выданный страховщиками бланк извещения о ДТП, если происшествие произошло с участием двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев застрахована, вред причинен только этим транспортным средствам, обстоятельства причинения вреда, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий, неудовлетворительные дорожные условия водителями не выявлены и отсутствуют признаки административных правонарушений, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

13. В случае изъявленного желания водителей-участников ДТП не оформлять документы о дорожно-транспортном происшествии при отсутствии у каждого из этих участников необходимости в оформлении бланка извещения о ДТП дежурному следует:

- обратить внимание водителей на фиксацию отсутствия такой необходимости, в целях исключения в дальнейшем возбуждения административного производства по ст. 12.27 КоАП РФ;

- обратить внимание водителей на то, что при наличии такого соглашения осуществление страховщиком страховой выплаты в соответствии со статьей 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в упрощенном порядке прекращает его обязательство по конкретному страховому случаю (п. 1 ст. 408 ГК РФ).

14. В случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно (в том числе, если, по предварительной оценке, вред, причиненный его транспортному средству, превышает размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда):

- проинформировать о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или в подразделении полиции;

- разъяснить куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции;

- сообщить о необходимости перед оставлением места ДТП предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи,

В соответствии с приказом Министерства образования и науки Российской Федерации (Минобрнауки России) от 26 декабря 2013 г. № 1408 (Зарегистрирован в Минюсте РФ 9 июля 2014 г., регистрационный номер № 33026) «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» согласованным с Министерством внутренних дел Российской Федерации в лице ГУОБДД МВД России, учебным предметом базового цикла примерного учебного плана «Основы законодательства в сфере дорожного движения» пунктом 3.1.1.1 «Законодательство в сфере дорожного движения» предусмотрено в размере трех академических часов изучение законодательства, устанавливающего ответственность за нарушения в сфере дорожного движения, в том числе страхование, оформление документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, возмещение вреда лицом, застраховавшим свою ответственность.

В перечень литературы примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий входит изучение Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». В соответствии со статьей первой этого закона, оформление документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции осуществляется в порядке, установленном Банком России;

- в зависимости от наличия обстоятельств, влекущих невозможность оформления документов о ДТП с участием сотрудников на стационарном посту или в подразделении полиции, а также удаленности нахождения сотрудников от места происшествия принять решение о направлении уполномоченных сотрудников полиции для оформления документов о ДТП на месте его совершения.

15. В случае выезда сотрудников Госавтоинспекции на оформление дорожно-транспортного происшествия в соответствии с 10 абзацем пункта 269 Административного регламента дежурный дежурного отделения (группы) подразделения ДПС, дежурной части территориального органа МВД России на районном уровне (если функции по внесению сведений о ДТП не возложены руководителем подразделения Госавтоинспекции на районном уровне (строевого подразделения ДПС Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне) на любое другое ответственное лицо), обязан обеспечить внесение информации необходимой для первичной регистрации происшествия в соответствии с существующим порядком в автоматизированной системе оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящий момент субъектами системы учета ДТП не осуществляется ведение электронного учета дорожно-транспортных происшествий и их обстоятельств, оформляемых посредством заполнения бланка извещения о

ДТП, по мнению авторского коллектива это противоречит положениям ряда действующих нормативных правовых актов:

- п. 19 ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» в части, касающейся осуществления государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения;

- п. 3 Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647;

- п. 5 Порядка организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений, утвержденного приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699, в котором указано, что учету подлежат сведения обо всех ДТП, имевших место на обслуживаемой территории (в зоне ответственности подразделения), независимо от наступивших последствий;

- п. 52.1 Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы, утвержденного приказом МВД России от 2 марта 2009 г. № 186 дсп.

§ 5. Действия дежурного отделения (группы) подразделений ДПС при заполнении карточки учёта ДТП с этапами её формирования

Одним из главных аспектов проблемы безопасности дорожного движения является снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий. Важнейшую роль при этом играет обнаружения места ДТП, оповещение о нем и своевременное прибытие на место ДТП сил и средств, необходимых для ликвидации последствий и оказания необходимой помощи пострадавшим.

Качественное изменение механизма обмена информацией о ДТП на основе разработки и внедрения специализированного программного и информационного обеспечения обнаружения места ДТП и взаимного оповещения экстренных служб существенно ускоряет оказание помощи пострадавшим и ликвидацию других негативных последствий ДТП.

Учёт и сбор сведений о дорожно-транспортных происшествиях осуществляется на основании принципов, регламентированных Правилами учёта ДТП, с использованием автоматизированных систем оперативного сбора и учёта ДТП, в порядке, установленном приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учёта, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях».

Учёт и сбор осуществляются в целях получения информации о ДТП в режиме реального времени и предназначены для проведения автоматизированного анализа причин и условий их возникновения, оценки состояния безопасности дорожного движения, выработки и принятия мер по предотвращению ДТП, снижению тяжести их последствий, реагирования, направленного на устранение прямых и косвенных причинно-следственных связей в механизме возникновения ДТП, формирования государственной статистической отчётности по количеству происшествий и числу пострадавших (погибших и раненых) в них людей, накопления массива данных о ДТП. При организации работы по учёту и сбору сведений о дорожно-транспортных происшествиях обеспечивается принцип взаимозаменяемости сотрудников как осуществляющих, так и контролирующих данную деятельность.

Карточка учёта ДТП включает перечень сведений, подлежащих учёту. Карточка имеет индивидуальный номер, автоматически присваиваемый системой и составляется на каждое ДТП вне зависимости от последствий. Заполнение карточки учёта ДТП осуществляется в соответствии с Руководством оператора автоматизированной информационно-управляющей системы ГИБДД и Инструкцией по заполнению карточки АИУС ГИБДД. Объём заполнения карточки (подлежащие обязательному заполнению поля) по ДТП различных категорий (с пострадавшими и без пострадавших) автоматически определяется системой.

Формирование карточки осуществляется в три основных этапа:

Первый – создание карточки учета ДТП в трёхчасовой период с момента прибытия сотрудников Госавтоинспекции (в том числе в составе следственно-оперативной группы) на место происшествия.

Второй – внесение уточнённой информации о ДТП с приложением фотографических изображений в течение 24 часов с момента прибытия на место происшествия.

В случае если в ДТП есть пострадавшие либо оно относится к происшествиям, по которым предусмотрено направление спецсообщения (срочного донесения и т.п.), в течение первых 4 часов с момента прибытия на место происшествия в карточку вносятся, наряду с фабулой происшествия и его схемой (при наличии соответствующей информации), сведения о:

- подразделении, его оформившем, дате, времени, месте совершения ДТП и его виде, координатах, последствиях (количестве повреждённых транспортных средств, числе погибших, раненых, обратившихся за медпомощью, наличии заблокированных людей, разливе опасных грузов и т.д.), выезде дорожно-патрульной службы, скорой медицинской помощи, подразделений (сотрудников) МЧС России;

- транспортных средствах (цвет, марка, модель, государственный регистрационный знак, тип рулевого управления и привода);

- допущенных участниками ДТП непосредственных и сопутствующих нарушениях Правил дорожного движения Российской Федерации;

- объектах улично-дорожной сети на месте совершения ДТП и объектах в непосредственной близости от места совершения происшествия;

- наличии недостатков транспортно-эксплуатационного состояния и факторов, оказывающих влияние на режим движения;

- фактах эксплуатации технически неисправных транспортных средств;

- совершении ДТП водителями, стаж управления транспортным средством той категории, при управлении которым совершено ДТП, не превышает 2 лет;

- участия в ДТП в качестве водителей лиц, не имеющих права управления транспортными средствами или лишённых этого права, а также находящихся в состоянии опьянения либо имевших его признаки, но отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

- нарушениях при осуществлении перевозок пассажиров и грузов.

Если ДТП относится к перечню происшествий, по которым предусмотрено направление спецсообщения, в соответствующем разделе делается отметка. Копия спецсообщения оперативно приобщается к карточке после его подписания.

Фотоснимки, сделанные непосредственно при оформлении ДТП, а также копии документов, составленных при оформлении ДТП, приобщаются к карточке в течение 6 часов с момента прибытия на место происшествия.

Для происшествий, не повлекших иных последствий, кроме причинения материального ущерба, и по которым не требуется направления спецсообщения

ния, продолжительность 1-го и 2-го этапов может быть увеличена до 12 и 48 часов соответственно.

Третий – в течение 72 часов с момента прибытия на место происшествия осуществляется полное заполнение карточки учёта ДТП и приложение иных материалов, а также включение ДТП с пострадавшими в Государственную статистическую отчетность посредством использования функции «Принятие карточки».

Полнота и качество информации о ДТП, содержащейся в карточке и приложенных материалах, проверяется как непосредственно на стадии её формирования, так и после включения в ГСО. В срок не более 3 рабочих дней с момента «принятия» карточка и приложенные к ней материалы проверяются в подразделениях Госавтоинспекции на региональном уровне по направлениям деятельности (организация и контроль деятельности по учёту ДТП и пострадавших, исполнение административного законодательства, дорожный надзор, технический надзор, пропаганда безопасности дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, ДПС и т.д.). В качестве инструмента обратной связи с подразделениями регионального и территориального уровней используется процедура постановки ДТП на контроль. Описание выставления контрольных поручений по ДТП имеется в «Руководстве оператора АИУС ГИБДД» на сайте технической поддержки ГУОБДД МВД России.

При необходимости подразделению, осуществившему формирование карточки и приобщение к ней материалов, поручается проведение корректировки (дополнения, уточнения, изменения) информации. Возможны и последующие дополнительные проверки.

При этом в ходе мониторинга информации о ДТП на стадии формирования карточки сотрудниками подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне по направлениям деятельности при выявлении фактов и обстоятельств, требующих принятия мер оперативного реагирования, подразделению Госавтоинспекции, оформившему ДТП, поручается их реализация.

Изменение и уточнение информации, корректировка карточек, дополнение материалов по ДТП или сведениями о принятых мерах осуществляется в течение 24 часов с момента составления, вынесения, утверждения, направления, подписания соответствующих материалов, окончания мероприятий по проверкам, поступления информации.

К прилагаемым материалам относятся сканированные копии или фотографии (копии):

- документов, составленных в связи с нарушениями правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения и принятых по ним мер реагирования;

- документов, свидетельствующих об устранении нарушений правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, выявленных при установлении причин и условий, способствующих и (или) сопутствующих ДТП, а так-

же фотоснимки места ДТП (подходов к нему и т.д.), подтверждающие их устранение;

- документов, составленных в связи с нарушениями правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения и принятых по ним мерам реагирования, составленных до момента совершения ДТП по недостаткам, имевшимся на месте ДТП или подходах к нему;

- заключений по результатам проверок по фактам ДТП (в случаях, когда их проведение предусмотрено);

- документов, направленных в требуемых случаях в органы ФССП России;

- иных материалов.

При получении ранее отсутствующей (дополнительной, уточнённой) информации в обязательном порядке производится корректировка карточек учёта ДТП. Возможна неоднократная корректировка до окончательного закрытия годового массива данных.

В течение 48 часов с момента получения соответствующих сведений в карточку учёта ДТП вносится поступившая (установленная), ранее неизвестная информация о вновь открывшихся условиях, обстоятельствах, причинах и последствиях ДТП (например, о смерти в течение 30 последующих суток участников ДТП, об обращении участников ДТП впоследствии за медицинской помощью в связи с получением в них травм, установлении факта наличия состояния опьянения у участников ДТП, допущенных ими нарушениях ПДД либо об отсутствии таковых, наличии недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, технических неисправностях, различных факторах, обстоятельствах, условиях, сведениях об участниках, транспортных средствах и так далее).

Изменение категории ДТП, первоначально зарегистрированного с материальным ущербом, на подлежащее включению в ГСО производится в течение 24 часов с момента получения такой информации.

В случае невнесения карточки в ГСО в установленный срок одновременно с экспортом несвоевременно вносимой карточки в специализированную папку (каталог) «Причины несвоевременного внесения» помещается рапорт (докладная записка) с указанием причин вышеизложенного.

Изъятие карточки из ГСО может быть произведено только после внесения в папку «Основания исключения/невключения в ГСО» оснований для не включения ДТП и (или) пострадавшего в ГСО. В случае наличия нескольких пострадавших в ДТП исключение из ГСО одного из них (либо нескольких) не влечёт за собой исключение из ГСО сведений о ДТП в целом.

При исключении (не включении) сведений о ДТП и пострадавших в ГСО на основании утверждённого уполномоченным должностным лицом (органом) постановления об отказе в возбуждении уголовного дела (в котором содержится информация об отсутствии события ДТП), его копия, а также копия сопроводительного письма из органов прокуратуры о согласии с вывода-

ми и признании постановления законным и обоснованным приобщаются в указанную папку.

Если установлено, что травмы (ранения) получены не при ДТП, а в результате других противоправных (насильственных) действий, информация о данном происшествии (преступлении) по вновь открывшимся обстоятельствам в установленном нормативными правовыми актами МВД России порядке регистрируется в соответствующем территориальном органе МВД России. Копии документов, свидетельствующих об этом, а также о результатах разрешения данного сообщения о преступлении (происшествии) помещаются в папку «Основания исключения/не включения в ГСО».

При наличии организационно-технических возможностей все действия осуществляются в максимально короткий срок.

В случае оформления материалов по факту ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции (сотрудниками других служб полиции или самостоятельно участниками ДТП с последующим прибытием в подразделение полиции) в течение 48 часов с момента получения информации о происшествии создаётся и заполняется карточка учета ДТП с прикреплением к ней необходимых материалов.

Информация о выполнении или невыполнении предписания, представления вносится в папку «Принятые меры» по результатам проверки его выполнения в течение суток с момента истечения указанного в нём времени устранения недостатков. В случае невыполнения предписания, представления, информация о возбуждении дела об административном правонарушении по данному факту вносится в тот же срок с приложением соответствующей копии документа, свидетельствующего об этом.

Фотоснимки и иные документы, свидетельствующие об устранении выявленных нарушений нормативных правовых актов, действующих в сфере безопасности дорожного движения, приобщаются в течение суток после проведения проверки, в ходе которой подтверждён факт их устранения.

§ 6. Требования, предъявляемые к фотоснимкам и рапорту по факту ДТП

Количество фотоснимков по факту ДТП, в результате которого по первоначальным сведениям имеются участники, получившие травмы, и (или) лица, которые могут быть отнесены к категории погибших или раненых, а также по ДТП независимо от их последствий (в т.ч. с материальным ущербом), информация о которых незамедлительно подлежит докладу в ГУОБДД МВД России (либо потенциально происшествие может иметь негативный общественный резонанс), с участием транспортных средств, осуществлявших перевозки опасных грузов, должно составлять не менее четырёх, в т.ч. ориентирующие и обзорные фотоснимки. Указанное количество фотоснимков является минимальным. Для более детального отражения всех условий и особенностей ДТП прилагается большее количество снимков.

К карточкам ДТП, не повлекшим иных последствий, кроме причинения материального ущерба, приобщается не менее одного фотоснимка, дающего наиболее объективное общее представление о механизме и условиях совершения происшествия.

Приобщение фотоснимков к карточкам по ДТП, которые оформлены без участия сотрудников Госавтоинспекции (иных сотрудников полиции) и не повлекли последствий, кроме причинения материального ущерба, осуществляется в случае их наличия. В тех случаях, когда имеется информация о наличии на месте ДТП недостатков транспортно-эксплуатационного состояния, приобщение фотоснимков необходимо.

Фотоснимки должны давать наглядное представление об обстановке, в которой произошло ДТП, месте совершения происшествия и подходах к нему, условиях и механизме его совершения, сопутствующих причинах и факторах и отражать:

- информацию о наличии, размещении и состоянии технических средств организации дорожного движения и элементов обустройства на месте совершения происшествия и подходах к нему, в т.ч. отражённых на схеме ДТП;

- объекты, находящиеся в непосредственной близости от места происшествия, общее транспортно-эксплуатационное состояние, в т.ч. проезжей части, обочин, тротуаров и т.д., погодные условия, освещённость, а также информацию об иных факторах, оказавших влияние на совершение ДТП и его последствия;

- состояние транспортных средств и степень их повреждения, особенности технического состояния;

- иную визуальную информацию, характерную для конкретного происшествия (например, летние шины при происшествии в зимнее время, установка на одной оси шин с различным рисунком протектора либо шипованных и не шипованных), наличие повреждений на шинах, износ шин (глубина протектора меньше нормативно допустимого), наличие внесённых изменений в конструкцию, предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места

водителя (тонировка и т.д.), имеющих признаки неисправности сцепных устройств, рулевого управления, тормозной системы визуально неисправные или отсутствующие внешние световые приборы, наличие и исправность тахографа (в случае, если его использование предусмотрено), наличие ремней безопасности, детских удерживающих устройств, использовались или нет имеющиеся ремни безопасности и (или) ДУУ, нарушения правил применения ремней безопасности, мотошлемов, ДУУ (или отсутствие таких нарушений), другие нарушения правил перевозки пассажиров, в том числе в автобусах, какие-либо другие особенности транспортного средства, груза, участника или места происшествия, расположение осыпей грязи, стекла или иных элементов транспортного средства, различных предметов, имеющих отношение к ДТП (например, вещей и обуви пешеходов), расположение погибших и т.д.

При участии в ДТП транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов (автобусами и грузовым транспортом), приобщаются фотографии имевшихся у их водителей документов, необходимых для допуска к дорожному движению в соответствии с п. 2.1.1 ПДД РФ, в т.ч. разрешение на перевозку пассажиров легковым такси, путевой лист, лицензионная карточка и документы на перевозимый груз, а при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов – документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов, а также при перевозке опасных грузов на фотографиях отражается маркировка транспортных средств, информационные табло, знаки опасности.

Крупноплановые фотоснимки (в том числе участников ДТП, включая пострадавших) делаются в тех случаях, когда они несут информационную нагрузку об обстоятельствах, причинах и каких-либо особенностях совершения происшествия, в том числе нарушениях правил применения ремней безопасности, мотошлемов, ДУУ, иных особенностях происшествия.

В случае если ДТП произошло в темное время суток (либо в сложных погодных условиях) и не представляется возможным сделать качественные фотоснимки, формируются два блока фотоснимков. Первый – непосредственно при оформлении происшествия с отражением фактической обстановки и условий движения на месте ДТП и подходов к нему, в том числе наличия и фактического уровня искусственного освещения. Второй – с наступлением светлого времени суток (приемлемых погодных условий), в срок не более суток с момента оформления происшествия, посредством проведения дополнительной фотосъемки с нанесением соответствующих графических изображений и маркеров, обозначающих непосредственное место ДТП, места расположения транспортных средств, пострадавших, предметов, осыпей и т.д.

Аналогичный порядок действует при внесении сведений о ДТП по вновь открывшимся обстоятельствам (например, при обращении участника происшествия или пострадавшего в подразделение полиции или медицинскую организацию спустя некоторое время после ДТП, сведения о котором не были зарегистрированы либо если происшествие было зарегистрировано как без пострадавших).

В случаях, когда при вышеизложенной ситуации точное место и детали обстоятельства происшествия установить не представляется возможным, допускается ограничиться выполнением ориентирующих и обзорных снимков элемента УДС, на котором по имеющейся информации произошло такое ДТП.

Каждому содержащему фотоснимок файлу присваивается имя (не более 64 знаков, включая пробелы), содержащее информацию, отражённую на данном фотоснимке (при необходимости допускаются общепринятые и понятные сокращения). Например, «Обзорный снимок места ДТП по ходу движ. ВАЗ 2109», «Состояние пешеходного перехода и подходов к нему», «Недостатки ТСОДД», «Обзорный снимок, отражающий видимость и освещённость», «Используемое ДУУ в салоне а.м.», «Состояние шин а.м. ВАЗ2105», «Повреждения а.м. ВАЗ 2105 справа», «Положение трупа пешехода относительно предп. места наезда», «Вид внутри а.м., свид. о распитии в нём спиртных напитков», «Положение трупа пассажира, свид. о неисп. ремней безопасности», «Состояние световозвращающих элементов на задней части прицепа», «Последствия ДТП для водителя мопеда, не использовавшего мотошлем» и т.д.

На одном из фотоснимков, прикрепляемых к карточкам учёта ДТП, в которых имелись погибшие, раненые или обращавшиеся за медицинской помощью люди, а также, если ДТП без пострадавших относится к перечню происшествий, по которым требуется направление спецсообщения, наносится схематическое изображение механизма совершения происшествия.

Непосредственно место происшествия обозначается кругом или овалом красного цвета с наклонным крестом внутри, а также соответствующей подписью. В случаях, если ДТП имело несколько фаз (включало в себя последовательно произошедшие происшествия различных видов, например, столкновение с последующим опрокидыванием или наездом на препятствие, пешехода и т.д.), все они обозначаются вышеуказанным знаком, номером и соответствующей поясняющей подписью (например, «1. Место столкновения автомобиля УАЗ и мотоцикла «Урал», 2. Место падения мотоцикла «Урал», 3. Место наезда автомобиля УАЗ на припаркованный автомобиль «Опель», 4. Место наезда автомобиля «Опель» на пешехода и т.д.).

Направление движения первого участника, совершившего ДТП (предполагаемого «виновника» происшествия) обозначается стрелками (линиями) красного цвета. Направления движения второго участника происшествия обозначается синим цветом, третьего – жёлтым.

В случае необходимости обозначения направления движения (положения) большего количества участников применяются прерывистые (пунктирные) стрелки или линии ранее использованных цветов с цифровым обозначением номера участника.

Направление движения (положение) пешеходов, велосипедистов и лиц, относящихся к иным участникам происшествий, обозначаются только зелёным цветом (в том числе в случаях, когда они являются виновниками происшествия).

Положение неподвижно находившегося транспортного средства или участника ДТП отображается маркером прямоугольной или ромбовидной формы, соответствующего цветовому изображению участника.

Поясняющие подписи отображаются цветом обозначения участников, к которым они относятся, в прямоугольниках соответствующего цвета и располагаются в правом и левом верхних углах фотоснимков. Подписи наносятся таким образом, чтобы не закрывать отображённые на фотоснимке значимые элементы дорожной обстановки, транспортные средства и участников.

Допускается нанесение других надписей, относящихся к участникам ДТП или непосредственному месту происшествия, имеющих поясняющее значение (например, «Осыпь стекла», «Труп мотоциклиста», «Обувь пешехода», «Посторонний предмет на проезжей части», «Направление в сторону г. Уральска» и т.д.). Для обеспечения контрастности и читаемости в зависимости от фона фотоснимка данные подписи наносятся чёрным или белым цветом.

Нанесение каких-либо изображений, не относящихся к обстоятельствам, механизму совершения и последствиям ДТП, а также редактирование (изменение, дополнение, искажение) фактической визуальной информации, отображённой на снимке, не рекомендуется.

При размещении фотоснимков участвовавших в ДТП транспортных средств, в т.ч. их повреждений, учитывается необходимость отражения состояния той части транспортного средства (частей транспортных средств), которой совершён контакт с другим участником происшествия. Например, при наезде на пешехода передней частью автомобиля – состояние бампера, капота, лобового стекла, крыльев и передних стоек.

Для обеспечения возможности визуального изучения материала, толщина стрелок и размер шрифта подписей выбираются исходя из конкретной ситуации.

В рапорте по факту происшествия, приобщаемому к карточке учёта ДТП, приводится текстовое описание ДТП, предоставляющее необходимую и достаточную информацию о его причинах, условиях возникновения, механизме и последствиях его совершения. Текстовое описание содержит основную, а также дополнительную информацию, включающую в себя:

1. Описание события ДТП, вид и механизм совершения, сведения о том, является ли место совершения происшествия местом концентрации ДТП или нет, сведения о причинах происшествия, нарушениях, допущенных его участниками, времени суток, условиях движения и т.д.

2. Сведения о транспортных средствах: марка, модель, государственный регистрационный знак, собственник, техническое состояние, тип шин и их состоянии (летние, зимние, шипованные, износ свыше нормативного, повреждения и т.д.), наличие предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя, дополнительного оборудования, число пассажиров (особо отмечаются факты, когда число пассажиров превышает конструктивную пассажировместимость), какие-либо особенности транспортного сред-

ства (при их наличии), установленные при осмотре технические неисправности, наличие тахографа (если его наличие предусмотрено), показания тахографа, наличие в ЕАИСТО информации о прохождении технического осмотра, свидетельстве о допуске транспортного средства к перевозке опасного груза в установленных случаях (серия, номер, дата выдачи и кем выдано, срок действия, категория транспортного средства (FL, EX/II, EX/III, OX, AT, MEMU).

3. Сведения об участниках: фамилия, имя, отчество, возраст (дата рождения), категория участника дорожного движения, степень тяжести последствий ДТП, характер травм (диагноз, сведения о госпитализации (при отказе – указать), проведённое (назначенное, рекомендованное) лечение, место работы и должность участника ДТП (обращается особое внимание на лиц, работающих (проходящих службу) в органах законодательной и исполнительной власти, судебных и правоохранительных органах, средствах массовой информации, руководителей государственных, региональных, муниципальных, производственных или коммерческих структур.

Для водителей – общий стаж вождения, категории транспортных средств, право управления которыми предоставлено, дата и место выдачи водительского удостоверения, а также стаж управления транспортным средством той категории, при управлении которой совершено ДТП. Также указывается информация о ранее совершённых административных правонарушениях в области дорожного движения, в т.ч. о наличии неоплаченных штрафов. Для водителей транспортных средств, эксплуатирующихся юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, – дата последнего периодического медицинского осмотра, отметка о прохождении предрейсового медосмотра, на каком часу работы водителя произошло ДТП, сведения о соблюдении режима труда и отдыха водителя, транспортной накладной (заказ-наряде), путевом листе, карте маршрута (при регулярных перевозках), ДОПОГ – свидетельство водителя (при перевозке опасных грузов), наличие специального разрешения на движение транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов, соблюдены или нарушены маршрут перевозки и особые условия, указанные в разрешении, срок и количество перевозок, имеются ли нарушения правил движения указанных транспортных средств.

Информация о транспортных средствах и водителях, задействованных при перевозке опасных грузов, движении тяжеловесных или крупногабаритных транспортных средств, приобщается к карточкам учёта ДТП с их участием вне зависимости от последствий происшествий.

Для водителей со стажем вождения до 2 лет указывается наименование учебной организации (автошколы), где прошёл подготовку для сдачи экзаменов на право управления транспортными средствами данный водитель, а также сведения об экзаменационном подразделении, осуществившем приём экзаменов (выдавшем водительское удостоверение). Также для водителей и пассажиров указывается, использовались ли ими ремни безопасности (при

ДТП с участием мототранспорта – мотошлемы и защитная амуниция, свето-возвращающие элементы).

В случае ДТП с участием детей и подростков во всех случаях указывается посещаемая ими образовательная организация (в т.ч. группа, класс), если не посещается – отразить, что ребёнок «не организован» и причину этого, сведения о последствиях ДТП, медицинском диагнозе, госпитализации (в т.ч. отказа от госпитализации при её необходимости), прохождении амбулаторного лечения или наличия его необходимости на момент обращения за медпомощью по характеру полученных в ДТП травм.

При совершении ДТП с транспортным средством, в (на) котором находился несовершеннолетний, указывается его местонахождение (конкретно на каком пассажирском сиденье или ином месте), кто управлял транспортным средством (один из родителей, родственник, знакомый и т.д.), использовался ли ремень безопасности и исправен ли он. Для детей-пассажигов в возрасте до 12 лет отражается, имелись ли в наличии и использовались ли ДУУ (в т.ч. кресла), их вид, марка, способ крепления и установки в транспортном средстве, исправность. При отсутствии ДУУ уточняется, где и как перевозился (находился) ребёнок.

Если пострадавший ребёнок находился в пассажирском транспортном средстве, указывается, являлось ли оно рейсовым, частным, «школьным автобусом» и т.д., маршрут следования и время в пути, а также другие сведения, предусмотренные для пассажирского транспорта.

В случае, если несовершеннолетний пострадал в качестве пешехода, велосипедиста, роллера, скейтбордиста или «иного» участника дорожного движения, подробно характеризуется место наезда (в т.ч. обращается особое внимание на наличие припаркованного транспорта, сужающего проезжую часть, занимающего тротуар и (или) ограничивающего видимость, наличие сопровождающих во время совершения ДТП (родители, родственники, знакомые, педагоги, друзья и т.д.). Выясняются причины нахождения ребёнка на проезжей части в момент происшествия (двигался в школу (из школы), в магазин, в процессе игры, гулял и т.д.), является данный маршрут движения разовым (случайным), регулярным или постоянным, входит ли он в безопасный маршрут движения «дом–школа–дом», наличие и состояние тротуаров, пешеходных дорожек и ограждений, оборудованных пешеходных переходов (светофорные объекты, дорожные разметка и знаки и т.д.) на месте происшествия и в непосредственной близости, состояние освещения, цветовая гамма одежды ребёнка, наличие и использование световозвращающих элементов (независимо от времени суток), а также наличие наряда ДПС в непосредственной близости от места происшествия и его действиях. Кроме того, для детей-велосипедистов (роллеров, скейтбордистов) дополнительно указывается наличие защитной амуниции (велошлемов, налокотников, наколенников и т.д.).

В случае ДТП с участием несовершеннолетних водителей мототранспорта и автотранспорта в возрасте до 18 лет в первую очередь отражается наличие (отсутствие) мотошлема, водительского удостоверения категории

«М» или «А1», кому принадлежит транспортное средство, каким образом несовершеннолетний получил доступ к управлению транспортным средством, знали ли о данном факте родители (законный представитель), привлекались ли родители (либо иные собственники транспортного средства) к административной ответственности за передачу управлению лицу, не имеющему права управления.

При участии в ДТП сотрудника органов внутренних дел вносятся сведения об обстоятельствах происшествия и его последствиях (ФИО сотрудника, специальное звание, должность, стаж в ОВД и в занимаемой должности, стаж общий водительский и управления транспортным средством той категории, при управлении которым произошло происшествие, данные о собственнике транспортного средства, на котором совершено ДТП, прямых и сопутствующих нарушениях, в какое время оно произошло (при исполнении служебных обязанностей или нет (в т.ч. при следовании на службу или со службы), форма одежды, наличие и сохранность табельного оружия, кем проводится служебная проверка, продолжает ли исполнять обязанности на время её проведения).

4. Значение и категорию дороги, ее принадлежность, ширину проезжей части, количество и ширину полос движения в обоих направлениях, тип покрытия, ширину обочин и разделительной полосы (при наличии), кривых в плане, а также сооружений, размещение дорожных знаков и ТСОДД, эксплуатационное состояние, дорожные и погодные условия, видимость, состояние проезжей части, обочин, тротуаров, наличие специальной обработки покрытия в зимнее время, наличие и состояние освещения в темное время суток, другие необходимые сведения.

При совершении ДТП на железнодорожном переезде указывается категория переезда, его принадлежность, геометрические элементы дороги на подходах к переезду, количество пересекаемых железнодорожных путей; видимость переезда и железнодорожного полотна, оборудование переезда дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, светофорами, основными и дополнительными шлагбаумами, искусственным освещением, ограждениями, устройствами ограждения переезда от несанкционированного въезда на него, наличие пешеходных дорожек, состояние проезжей части на переезде и подходах, настила, разметки проезжей части дороги на подходах к переезду и вертикальной разметки на дорожных сооружениях.

5. Сведения о выезжавших на место происшествия, а также содержит информацию о выезде на место происшествия других служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

Заключение

Сфера БДД, как никакая другая область административного управления, нуждается в детальной правовой регламентации и постоянном контроле, поскольку она охватывает массовую эксплуатацию источников повышенной опасности, к которым относятся все виды механических ТС. Ежегодно подразделениями Госавтоинспекции России проводятся тысячи разнообразных мероприятий по профилактике ДТА, выявляются десятки миллионов нарушений ПДД и иных нормативов, регламентирующих безопасность транспортного процесса, налагаются штрафы на десятки миллионов рублей, около миллиона водителей лишаются права управления транспортными средствами. Вместе с тем следует признать, что имеет место недостаточная эффективность деятельности Госавтоинспекции в части оперативности реагирования на ДТП с материальным ущербом.

Несмотря на то, что столь широкая критика имеет основания, она в значительной степени определяется завышенными общественными ожиданиями по поводу реализации возможностей ГИБДД. Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что конфликтность изначально свойственна человеческой природе в силу непохожести людей друг на друга. Более того, она объективно необходима как движущая сила познания сути той или иной ситуации. Поведение людей на дорогах формируется сложной гаммой психофизиологических, природно-климатических, социально-экономических и моральных факторов, влияние которых невозможно полностью компенсировать при современном уровне развития экономики, общественных отношений и общей культуры населения.

Предложенные в учебно-практическом пособии алгоритмы действий сотрудника полиции при получении информации и порядке реагирования не могут быть приняты как идеальные.

Необходимо понимать, что любое ДТП является следствием нарушений установленного безопасного режима движения, которым пренебрегли участники дорожного движения.

Очередность действий сотрудников Госавтоинспекции должна выстраиваться с учетом приоритета оказания помощи людям оказавшихся в критической ситуации.

Важно помнить от оперативности и слаженности действий всех подразделений и служб в первую очередь будет зависеть возможность сохранения жизни тех, кто оказался участником ДТП.

Правильное и добросовестное исполнение обязанностей сотрудниками Госавтоинспекции прямо способствует снижению тяжести последствий ДТП и достижение основной цели – повышения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети нашей страны.

Учебно-практическое пособие

Авторы:

кандидат юридических наук
Зейналов Фазил Назим оглы;
кандидат юридических наук
Афонин Вадим Вячеславович;
кандидат юридических наук
Амеличкин Алексей Викторович;
кандидат юридических наук, доцент
Клименко Анатолий Степанович;
кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна;
Губенков Олег Евгеньевич;
Грядунов Вячеслав Михайлович;
Андреев Петр Геннадьевич;
Былинин Игорь Александрович;
доктор социологических наук, профессор
Пашин Леонид Андреевич;
Сабинин Андрей Андреевич;
кандидат экономических наук
Колосов Александр Валентинович

**ДЕЙСТВИЯ НАРЯДОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ
СЛУЖБЫ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СООБЩЕНИЯ
О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ
И ПО ПРИБЫТИИ НА МЕСТО
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 16.09.2020. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 3,06. Тираж 49 экз. Заказ № 106.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.