

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ МВС УКРАЇНИ

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ЕКСПЕРТНО-КРИМІНАЛІСТИЧНИЙ ЦЕНТР ПРИ
ГУМВС УКРАЇНИ В ДОНЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ

За загальною редакцією М.Ю. Веселова та В.А. Мисливого

**ОГЛЯД МІСЦЯ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ:
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Науково-практичний посібник

Рекомендовано Вченою Радою
Донецького юридичного інституту
МВС України
як наукове видання



Донецьк
Видавничий дім Норд-Прес
2012

*Рекомендовано до друку Вченою Радою
Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 4 від 26 жовтня 2011 року)*

*Погоджено до друку Міністерством внутрішніх справ України
(лист № 6/7-6190 від 28.12.2011)*

Рецензенти:

Колпаков В.К. – завідувач кафедри конституційного та адміністративного права ЮІ НАУ, доктор юридичних наук, професор;

Сірий О.В. – головний інспектор УДАІ МВС України, підполковник міліції;

Пясецький Ю.В. – заступник начальника лабораторії інженерно-технічної та економічної експертизи – начальник відділу автотехнічної експертизи ДНДЕКЦ МВС України, полковник міліції.

О-38 Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди: адміністративно-правовий аспект : науково-практичний посібник / За заг. ред. М.Ю. Веселова та В.А. Мисливого / М.Ю. Веселов, С.В. Глинський, В.А. Мисливий, В.А. Попков, М.М. Уздемир, ДЮІ МВС України, НДЕКЦ при ГУМВС України в Донецькій області. – Донецьк : Видавничий дім Норд-Прес, 2012. – 155 с.

Правильні дії та якісне оформлення усіх матеріалів безпосередньо на місці дорожньо-транспортної пригоди – це надійний фундамент для подальшого прийняття правомірного, законного та обгрунтованого рішення у справі, притягнення до юридичної відповідальності винних у скоєнні ДТП осіб та запобігання таких подій у майбутньому.

Даний посібник присвячений дослідженню адміністративно-правового аспекту проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди та удосконалення його процесуального оформлення. Наукове дослідження базується на ретельному аналізі сучасного правового матеріалу із урахуванням останніх нововведень (2011 року) та орієнтоване як на удосконалення адміністративного законодавства, так і практики його застосування зацікавленими суб'єктами.

Викладені у посібнику рекомендації є збалансованим поєднанням матеріалу теоретичної та практичної спрямованості, та можуть бути корисним для працівників Державтоінспекції, установ та закладів освіти тощо.

Авторський колектив

Веселов Микола Юрійович – начальник кафедри організації служби та дізнання в підрозділах ДАІ ДЮІ МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, підполковник міліції;

Глинський Сергій Вікторович – начальник відділу інженерно-технічної та економічної експертизи НДЕКЦ при ГУМВС України в Донецькій області, підполковник міліції;

Мисливий Володимир Андрійович – професор кафедри кримінального права, процесу та криміналістики НУДПС України, доктор юридичних наук, професор;

Попков Вадим Анатолійович – начальник сектору автотехнічних досліджень НДЕКЦ при ГУМВС України в Донецькій області, підполковник міліції;

Уздемир Михайло Миколайович – начальник факультету безпеки дорожнього руху ДЮІ МВС України, полковник міліції.

ЗМІСТ

Вступ	- 6
Розділ 1. Загально-правова характеристика огляду місця дорожньо-транспортної пригоди	- 7
1.1. Поняття та види дорожньо-транспортних пригод	- 7
1.2. Адміністративно-правова характеристика порушень правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (стаття 124 КУпАП)	- 11
1.3. Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди – його призначення у забезпеченні адміністративного провадження	- 16
1.4. Адміністративно-правова регламентація огляду місця дорожньо-транспортної пригоди на сучасному етапі	- 23
1.5. Оформлення дорожньо-транспортної пригоди без постраждалих за участю забезпечених транспортних засобів («європротокол»)	- 27
1.5.1. Повідомлення про дорожньо-транспортну пригороду (європротокол), вимоги до його заповнення	- 30
1.6. Суб'єкти та учасники огляду місця дорожньо-транспортної пригоди без постраждалих, їх права та обов'язки	- 36
Висновки до розділу 1	- 48
Розділ 2. Особливості огляду місця дорожньо-транспортної пригоди	- 51
2.1. Виявлення та фіксація слідів під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди	- 51
2.1.1. Сліди, залишені транспортними засобами	- 55
2.1.2. Сліди, залишені відкинутими об'єктами	- 65
2.1.3. Сліди на транспортних засобах	- 65
2.2. Обстеження (огляд) транспортного засобу за його окремими «зонами»	- 67
2.3. Визначення розташування місця наїзду на пішохода або місця зіткнення по слідах, залишених на місці події	- 70
2.4. Вимоги до складання схеми дорожньо-транспортної	- 76

пригоди	
Висновки до розділу 2	- 95
Розділ 3. Удосконалення адміністративно-правового	- 97
регулювання огляду місця дорожньо-транспортної	
пригоди	
Висновки до розділу 3	- 109
Загальні висновки	- 112
Додатки	- 115
Список посилань	- 150

ВСТУП

При розгляді судовими установами справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 124 КУпАП аналіз дій учасників дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) щодо виконання вимог Правил дорожнього руху відіграє важливу роль тому зрозуміло, що від якості та повноти матеріалів справи залежить прийняття рішення суддею.

На місці скоєння ДТП, наявними слідами (що перебувають у статичному вигляді) ми відтворюємо (моделюємо) ситуацію яка відбувалася динамічно у минулому. Крім того, місце пригоди, будучи джерелом інформації, піддається впливу ряду «перешкод» (погодні та дорожні умови, рух інших транспортних засобів, людський чинник тощо), що впливають на повноту та об'єктивність інформації. З часом, більшість слідів взагалі втрачається. Таким чином, вмиле і своєчасне проведення необхідних дій особою, що проводить первинний огляд місця ДТП та відповідна фіксація його результатів згідно з чинним законодавством забезпечить повноту вихідних даних для прийняття правильного та об'єктивного рішення у справі.

Огляд місця ДТП є першочерговою та обов'язковою дією в адміністративному провадженні, яка проводиться з метою з'ясування обставин події, збирання та закріплення доказів, встановлення наявних матеріальних збитків і т.ін. Теоретичні аспекти та особливості зазначеної процесуальної дії достатньо висвітлені у межах кримінально-процесуального провадження (у випадку спричинення середніх, тяжких тілесних ушкоджень або загибелі людини), але не достатньо у межах адміністративного (ДТП без ознак злочину). Крім того, залишається чимало питань у правовій регламентації огляду місця ДТП з матеріальним збитком.

Дане дослідження спрямоване розв'язати деякі теоретичні та практичні питання огляду місця ДТП. У змісті рекомендацій розглянуто основні вимоги до оформлення ДТП та огляду місця події. Висновки дослідження мають пропозиції до удосконалення чинного адміністративного законодавства та практичні поради органам (посадовим особам), які проводять огляд місця ДТП.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ.

1.1. Поняття та види дорожньо-транспортних пригод.

Дорожньо-транспортна аварійність – це негативне суспільне явище, яке породжене процесом автомобілізації людського життя, розвитком економічних та інтеграційних стосунків. Дорожньо-транспортна аварійність – це абсолютна величина сукупності випадків ДТП на певній території за визначений період часу, явище більш високого рівня, відносно якого дорожньо-транспортні пригоди виступають як одиничні події. Кожна ДТП характеризується неповторним, саме їй властивим набором ознак. Але у своїй масі дорожньо-транспортні пригоди виявляють і загальні риси [9, с. 4].

Отже аварійність є антиподом безпеки дорожнього руху. Буквальне розуміння такого висловлювання як забезпечення безпеки дорожнього руху дає привід припускати повне виключення можливості виникнення ДТП. Однак, у сучасних умовах постановка цього завдання є неможливою навіть для економічно розвинутих країн з відносно досконалою системою забезпечення безпеки дорожнього руху.

Забезпечити безпеку дорожнього руху – це означає впливати на об'єкт таким чином, щоб аварійність скорочувалася або у всякому разі не зростала. У такий спосіб поняттям аварійності охоплюється кількісна оцінка безпеки як якості дорожнього руху. Суттєвими елементами аварійності є певний період часу та формально визначена територія (місто, район, область, країна).

Для пізнання аварійності як масового явища, закономірностей, властивих цьому процесові, необхідне вивчення інформаційних матеріалів про окремі дорожньо-транспортні пригоди.

Згідно з Правилами дорожнього руху України та Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод **дорожньо-транспортна пригода** – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [24, 31].

Констатація такого факту передбачає як мінімум три умови:

- під час пригоди транспортний засіб повинен рухатися;

- сама пригода повинна бути пов'язана хоча б з одним механічним транспортним засобом;
- наявність негативних наслідків у вигляді загибелі або поранення людей, пошкодження транспортного засобу (засобів), вантажу або споруд.

У фізиці рух – це зміна положення тіла з плином часу, яка реєструється спостерігачем в певній системі відліку. *Рух дорожнього транспортного засобу* – процес зміни положення (переміщення) транспортного засобу по дорогах. *Колісний транспортний засіб* – транспортний засіб, призначений для експлуатації (перевезення людей та (чи) вантажів, а також спеціального устаткування) переважно на автомобільних дорогах загального користування усіх категорій.

Негативними наслідками, які можуть настати унаслідок ДТП слід вважати: а) загибель людини (або кількох людей); б) травмування людини (або кількох людей); в) матеріальні збитки. *Загиблими* вважаються особи, які померли внаслідок ДТП на місці її скоєння чи від одержаних травм протягом 30 діб. *Травмовані* це люди, які внаслідок ДТП одержали тілесні ушкодження будь-якого ступеня тяжкості і протягом трьох діб звернулися за медичною допомогою до лікувально-профілактичного закладу. До *матеріальних збитків* належать втрати, яких юридична та (або) фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням або пошкодженням її речей, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права. Розмір матеріальних збитків визначається у порядку, встановленому законодавством.

Залежно від місця, дорожньо-транспортна пригода може відбутися не лише безпосередньо на дорозі, а й також у дворі або стоянці, на лану, у лісі, та на кризі водойма тощо.

Важливою характеристикою, що відображає механізм скоєння ДТП, є його вид. Залежно від категорії учасників дорожнього руху та способу скоєння, на підставі наказу МВС України від 28.12.2005 № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення» усі ДТП поділяються на такі види:

зіткнення – пригода, під час якої транспортні засоби (далі – ТЗ), що рухалися, зіткнулися поміж собою чи з рухомим складом залізниці. До цього виду належать також зіткнення з ТЗ, що раптово

зупинився (перед світлофором, через затор у русі чи технічну несправність), і зіткнення рухомого складу залізниці з транспортним засобом, що зупинився або був залишений на колії;

перекидання – пригода, під час якої ТЗ, що рухався, перекинувся. До цього виду пригод не належать перекидання внаслідок інших видів пригод;

наїзд на транспортний засіб, що стоїть – пригода, під час якої ТЗ, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв. Наїзд на транспортний засіб, який раптово зупинився, належить до зіткнення;

наїзд на переешкоду – пригода, під час якої ТЗ наїхав чи нашттовхнувся на нерухомий предмет (опора шляхопроводу чи естакади, стовп, огорожа, дерево, щогла, паркан, будівельні матеріали тощо);

наїзд на пішохода – пригода, під час якої ТЗ наїхав на людину або вона сама нашттовхнулася на транспортний засіб, що рухався;

наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої ТЗ наїхав на велосипедиста або він сам нашттовхнувся на транспортний засіб, що рухався;

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

наїзд на тварин – пригода, під час якої ТЗ наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин (включаючи в'ючних та верхових), або ці тварини чи птахи нашттовхнулися на транспортний засіб, що рухався і внаслідок чого постраждали люди чи завдано матеріальних збитків;

падіння пасажира – пригода, під час якої людина випала з ТЗ, що рухався, або впала в салоні транспортного засобу;

падіння вантажів – пригода, під час якої люди постраждали від падіння вантажу, що перевозився [31].

Небезпечні випадки, що не кваліфікуються як дорожньо-транспортна пригода та не підлягають обліку:

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

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

3. Пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі.

4. Пригоди за участю велосипедів та гужового транспорту, які сталися під час їх руху і учасниками яких не були інші транспортні засоби чи пішоходи, а також за умови, що при цьому не завдано шкоди майну, життю чи здоров'ю третіх осіб.

5. Пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха, за умови що транспортний засіб не рухався.

Залежно від ступеня тяжкості наслідків ДТП поділяються на ті, що призвели:

- а) матеріальний збиток;
- б) легкі тілесні ушкодження;
- в) тілесні ушкодження середнього ступеня тяжкості і тяжкі;
- г) смерть потерпілого;
- д) тяжкі наслідки (загинуло 3 і більше або постраждало 5 і більше осіб чи відбулося значне забруднення навколишнього середовища).

Ступінь тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір відповідальності (кримінальної, адміністративної, цивільно-правової), що у свою чергу визначає застосування норм певної галузі права, які будуть регламентувати порядок оформлення автопригоди та реагування на відповідні наслідки.

Адміністративно-правові норми регулюють відносини, які виникають між державою (компетентних органів публічної адміністрації або посадових осіб) та учасниками дорожньо-транспортної пригоди, іншими зацікавленими суб'єктами, якщо у результаті автопригоди спричинено лише матеріальний збиток (без постраждалих). За порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів,

дорожніх споруд чи іншого майна винні особи притягаються до адміністративної відповідальності згідно статті 124 КУпАП [14]. Проведення у справах про адміністративні правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП відбувається згідно з нормами чинного адміністративного законодавства.

1.2. Адміністративно-правова характеристика порушень правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (стаття 124 КУпАП).

У коментованій статті передбачено адміністративну відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Об'єкт адміністративних правопорушень в теорії адміністративного права прийнято аналізувати за вертикальною та горизонтальною схемами. За горизонталлю об'єкт адміністративних правопорушень поділяють на безпосередній та додатковий. Безпосереднім об'єктом складу адміністративного правопорушення передбаченого ст. 124 КУпАП є суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. Додатковий об'єкт поділяють на обов'язковий та факультативний [23, с. 95-96].

З диспозиції ст. 124 КУпАП випливає, що склад зазначеного правопорушення є матеріальним, отже передбачає настання реальних наслідків у вигляді пошкодження певних об'єктів. Оскільки зазначені правопорушення спричинили: пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна, об'єктом правопорушень, передбачених коментованою статтею, будуть також суспільні відносини у сфері власності, а об'єктивна сторона має містити відомості щодо настання наслідків у вигляді майнової шкоди, тобто склад правопорушення трансформується у матеріальний. До іншого майна слід віднести одяг та особисті речі учасників ДТП, предмети багажу та інші речі, що були при учасникові пригоди або у автомобілі та у наслідок ДТП пошкоджені

тощо. Тобто додатковий об'єкт – суспільні відносини у сфері власності є обов'язковим.

Крім того, слід розмежовувати склад правопорушень, передбачених коментованою статтею, та випадки настання цивільно-правової або кримінальної відповідальності. Умовами настання адміністративної, а не іншого виду юридичної відповідальності є такі:

а) наявний причинний зв'язок між порушенням правил дорожнього руху та настанням наслідків у вигляді майнової шкоди (у випадку відсутності такого зв'язку особу може бути притягнуто до цивільно-правової відповідальності);

б) немає наслідків діяння у вигляді спричинення або можливості спричинення аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту, або створення небезпеки для життя людей, або спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень або настання інших тяжких наслідків (у протилежному випадку діяння кваліфікується як злочин за статтями Кримінального кодексу України) [1, с. 136].

Відповідно до вимог кримінального законодавства, спричинення матеріального збитку не є тяжким наслідком і тому у всіх випадках, у тому ж числі й при спричиненні значного збитку, за умови відсутності тяжких наслідків водій підлягає адміністративній відповідальності згідно зі статтею 124 КУпАП. Провадження за такими справами здійснюється без винесення постанови про відмову у порушенні кримінальної справи.

Пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна – це одностороння або взаємна деформація зазначених предметів (з ладу виводяться окремі їхні частини, елементи та механізми, внаслідок чого вони стають повністю або частково непридатними для експлуатації відповідно до свого цільового призначення) транспортними засобами або вантажем, що ними перевозяться в наслідок порушення Правил дорожнього руху особою, яка керує цим транспортним засобом або іншим учасником дорожнього руху, що призвело до ДТП.

Причинно-наслідковий зв'язок при скоєнні правопорушення, відповідальність за які передбачена коментованою статтею, має бути встановлено та підтверджено доказами, які зібрані за даною справою та зафіксовані у відповідних матеріалах. У разі порушення учасниками

дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці ДТП складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- схема місця ДТП, що підписується особами, які брали участь в огляді, та працівником Державтоінспекції МВС;
- пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- показання технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження;
- інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

Працівник Державтоінспекції МВС здійснює огляд транспортних засобів та діє відповідно до вимог Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Схема місця ДТП, складена водіями транспортних засобів, долучається до матеріалів справи.

На місці оформлення відповідних документів про адміністративні правопорушення водіям видаються довідки про пошкодження транспортних засобів. Копія схеми або фотографії з місця ДТП надаються учасникам пригоди за їх письмовою заявою в підрозділі Державтоінспекції МВС, працівники якого оформили зазначене ДТП.

Якщо на місці ДТП працівник Державтоінспекції МВС не може об'єктивно визначити особу, яка скоїла адміністративне правопорушення, передбачене цією статтею, або відсутні прямі докази її вини, оформлені матеріали ДТП протягом доби передаються для подальшого розгляду інспектору з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС, на території обслуговування якого сталася пригода, або особі, яка виконує його обов'язки.

Інспектор з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС або особа, яка виконує його обов'язки, під час розгляду матеріалів ДТП повинен в найкоротший, але не більше одного місяця з моменту скоєння ДТП, термін, установити всі обставини її скоєння, ужити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи (осіб), яка (які) скоїли адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи (осіб) протокол(и) про

адміністративне правопорушення та в п'ятиденний термін надіслати його до відповідного суду.

Якщо для об'єктивного розгляду матеріалів ДТП необхідне залучення експерта, інспектором з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС або особою, яка виконує його обов'язки, у триденний термін з моменту скоєння ДТП готується відповідний лист до регіонального підрозділу Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при МВС з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення в справі.

За необхідності за справою проводяться відповідні дослідження, які потребують використання спеціальних знань (автотехнічні, трасологічні та інші дослідження), за результатами яких готуються відповідні висновки. Дані висновки можуть бути використані для встановлення механізму (динаміки) автопригоди; підтвердження або спростування достовірності свідчень учасників ДТП, а також її свідків; вирішення питання про можливість або відсутність можливості у учасників ДТП за обставин, які склалися та передували пригоді уникнути ДТП.

Якщо у посадової особи Державтоінспекції на місці оформлення ДТП, є достатні підстави вважати, що учасник або учасники пригоди перебуває (ють) в стані сп'яніння, він може направити або доставити цих осіб для огляду на стан сп'яніння у заклад охорони здоров'я відповідно до встановленого порядку. Проведення огляду на стан сп'яніння водіїв транспортних засобів – учасників дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких постраждали громадяни, є обов'язковим. Направлення учасників ДТП – водіїв транспортних засобів для огляду на стан сп'яніння у заклад охорони здоров'я є обов'язковим і в тому випадку, якщо ці особи мають поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або іншого виду страхування транспортного засобу. Встановлення факту відсутності у водія – учасника ДТП наявності стану алкогольного сп'яніння є обов'язковою умовою виконання страхового зобов'язання страховою компанією.

Суб'єктивна сторона правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності. Стосовно наслідків, у справах цієї категорії можлива тільки необережна форма провини. При навмисному порушенні ПДР винний завжди передбачає

можливість настання наслідків, але легковажно розраховує на свій досвід, майстерність, інші обставини, здатні запобігти шкідливим наслідкам. Однак цей розрахунок виявився легковажним, і наслідки настали.

Суб'єктом правопорушення може бути будь-який учасник дорожнього руху: водій, особа яка не має посвідчення водія відповідної категорії але керувала транспортним засобом, мопедист, велосипедист, пішохід, погонич тварин тощо. Таким чином, стаття 124 КУпАП у чинній редакції охоплює усі випадки скоєння ДТП (за винятком тих, за які передбачена кримінальна відповідальність), передбачає адміністративну відповідальність не лише водіїв транспортних засобів, а й усіх учасників дорожнього руху, які винні у ДТП. Особи, які не досягли віку адміністративної відповідальності – шістнадцяти років, можуть бути учасниками ДТП через неправильне діяння яких відбулася автопригода, але не будуть суб'єктом правопорушення передбаченого статтею 124 КУпАП.

Крім того, Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17 лютого 2011 року № 3045-VI [9] до статті 124 КУпАП були внесені доповнення у вигляді примітки, відповідно якої особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

У випадку оформлення адміністративних матеріалів працівниками органів внутрішніх справ за статтею 124 КУпАП тимчасово вилучається посвідчення водія. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення і видається водієві тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами.

Постанову у адміністративній справі за правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП виносить суд.

1.3. Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди – його призначення у забезпеченні адміністративного провадження.

З'ясування об'єктивної істини у справах – основне завдання адміністративного провадження. Цей принцип зобов'язує посадових осіб, що розслідують та розглядають справи, досліджувати всі обставини та їх взаємозв'язки у тому вигляді, в якому вони існували дійсно, і на цій підставі виключити односторонній, упереджений підхід до вибору рішення [15, с. 296]. У справах про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 124 КУпАП «Порушення Правил дорожнього руху, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» суттєву роль у з'ясуванні причинно-наслідкового зв'язку правопорушення відіграє проведення огляду місця події та транспортних засобів – учасників ДТП. На жаль, чинне адміністративне законодавство не містить окремих норм, які б регламентували підстави та порядок проведення огляду місця події. У теоретичних дослідженнях вітчизняних вчених це питання також не знайшло належного виразу.

У кримінально-процесуальній доктрині огляд – це слідча дія, яка провадиться для одержання доказів шляхом візуального спостереження і дослідження слідів злочину та інших матеріальних джерел доказової інформації. Відповідно до статті 190 КПК України [18], огляд проводиться для виявлення слідів злочину та інших речових доказів, з'ясування обстановки злочину, а також інших обставин, які мають значення для справи.

Суть огляду полягає у тому, що особа, яка проводить огляд за допомогою своїх органів почуття переконається в існуванні і характері фактів, що мають доказове значення. Отже, під час огляду безпосередньо сприймається, вивчається, фіксується стан і властивості матеріальних об'єктів, пов'язаних з даною подією [39, с. 158].

Вирішення завдань адміністративного провадження здійснюється за допомогою доведення, яке включає виявлення, процесуальне оформлення і дослідження доказів. На думку Колпакова В.К. та Гордєєва В.В. доказування – це збір і подання для аналізу суду інформації про певні події, дії або стан (юридичні обставини), яку надають суб'єкти адміністративного процесу для її

дослідження та подальшої оцінки [16, с. 26]. Зміст та сутність юридичного доказування є різновидом (способом існування) загального процесу пізнання дійсності і представляє собою діяльність специфічного кола осіб щодо збору, дослідження та оцінки обставин, які стосуються справи [19, с. 6].

Доказами у справі про адміністративне правопорушення є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновком експерта, речовими доказами, показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами (ст. 251 КУпАП). Під час адміністративного провадження за статтею 124 КУпАП більшість речових доказів, які мають значення у вирішенні справи, отримується при огляді місця ДТП.

Таким чином, в адміністративному провадженні огляд місця ДТП – це адміністративно-процесуальна дія, яка провадиться з метою з'ясування обставин, причин та умов скоєння дорожньо-транспортної пригоди, одержання доказів шляхом візуального спостереження і дослідження слідів делікту та інших матеріальних джерел доказової інформації.

Огляд місця пригоди як процесуальний захід природно входить до стадії порушення справи про адміністративне правопорушення. Саме ця стадія провадження у справах про адміністративне правопорушення є початковою і становить комплекс процесуальних дій, спрямованих на встановлення ознак правопорушення, їх фіксування і кваліфікацію [3, с. 166]. Чинне адміністративне законодавство передбачає здійснення процесуальних дій, які передують складанню протоколу про адміністративне правопорушення і оформляються відповідними процесуальними

документами: протоколами про вжиття заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, рапортами, актами тощо [15, с. 296]. На сьогодні, документальне оформлення огляду місця ДТП працівниками Державтоінспекції визначено лише на відомчому рівні. У межах адміністративного провадження, на місці ДТП з матеріальним збитком співробітники ДАІ, відповідно до п. 6.1. Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, складають схему місця ДТП; відбирають пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності) тощо [27]. Вони є першими документами справи, у яких фіксуються ознаки адміністративного правопорушення і міститься привід для порушення справи.

Огляд місця ДТП відіграє суттєву (якщо не визначальну) роль, впливаючи як на строки, так і на якість розгляду справи [12, с. 72]. Всі дані, зібрані на місці ДТП, у подальшому використовуються при дослідженні механізму пригоди, встановленні причин та умов її скоєння, визначенні винних у скоєнні автопригоди осіб (якщо вина наявна).

Загальні завдання огляду ДТП впливають із його визначення і полягають у наступному:

- дослідження і фіксація обстановки на місці пригоди;
- виявлення, фіксація слідів та інших речових доказів, які мають відношення до автопригоди;
- виявлення обставин і даних, що можуть бути використані для встановлення та розшуку водіїв транспортних засобів та інших учасників ДТП, що залишили на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні;
- установлення причин і умов, що сприяли вчиненню правопорушення та скоєння ДТП.

Результативність проведення огляду місця ДТП забезпечується виконанням наступних умов:

- своєчасність прибуття осіб, уповноважених проводити оформлення ДТП на місці пригоди;
- проведення огляду з дотриманням вимог чинного законодавства;

- організація охорони місця пригоди та забезпечення безпеки руху в цьому районі, а також особистої безпеки осіб, які приймають участь в огляді;
- забезпечення осіб, які проводять огляд та фіксацію об'єктів місця ДТП необхідними технічними засобами та встановленими бланками процесуальних документів;
- планомірність та оперативність проведення огляду;
- застосування у процесі огляду правильних тактичних та технічних прийомів [20, с. 6].

Умовно огляд можна поділити на первинний, додатковий та повторний.

Первинний огляд – це неповторювана дія, оскільки обстановка на місці події може швидко змінитися. Тому первинний огляд за будь-яких умов і обставин проводиться ретельно і повно.

Додатковий огляд проводиться тоді, коли треба з'ясувати додаткові обставини місця пригоди, якщо така інформація не була відбита у результатах первинного огляду. Додатковий огляд проводиться при уточненні параметрів окремих елементів ділянки вулично-шляхової мережі, перевірки відповідності технічних засобів регулювання дорожнього руху схемам організації дорожнього руху та їх фактичного стану. У більшості випадків така необхідність виникає, якщо потрібна додаткова інформація для проведення автотехнічного або іншого спеціально дослідження, перевірки обставин, які знову відкрилися з пояснень учасників або очевидців тощо. Крім того, як додатковий огляд можна кваліфікувати спільне обстеження представниками підрозділів ДАІ та власниками вулично-шляхової мережі або підрядної організації місця (ділянки) дороги або вулиці де сталася дорожньо-транспортна пригода з метою виявлення та усунення недоліків в їх утриманні.

Повторний огляд проводиться як виняток, якщо первинний огляд з вини особи, яка його проводила був проведений неякісно, або виникають реальні сумніви щодо об'єктивності його проведення. Такий огляд, наприклад, може здійснюватися аварійним комісаром, з метою перевірки достовірності отриманої від застрахованих осіб – учасників ДТП інформації.

Крім того проведення огляду місця події (ДТП) можна розділити на два етапи: загальний і детальний.

Загальний огляд починається з ознайомлення із загальною обстановкою місця автопригоди в цілому, яка залишилася на час початку огляду. Під час цього етапу рекомендується виконати оглядове орієнтуєче фотографування місця пригоди. У процесі загального огляду з'ясовуються задачі, які повинні бути вирішені при подальшому детальному огляді. Основна мета зазначеного етапу – виявити усіх учасників, сліди та встановити фактичні дані, які мають відношення до механізму автопригоди та її наслідків. Місце ДТП може мати значну протяжність, і, як правило, заздалегідь визначити його межі буває важко. Зону огляду можна обмежити лише впевнившись, що слідів чи об'єктів, які причетні до даної ДТП, за її межами немає.

Призначення детального огляду – зафіксувати усі встановлені елементи та сліди, які мають відношення до ДТП у відповідному процесуальному документі. Послідовність фіксації об'єктів визначається стійкістю (збережуваністю) слідів.

Фактично, огляд місця ДТП це поєднання організаційних, тактичних та процесуальних дій (взаємодії) учасників дорожнього руху, причетних до автопригоди та суб'єктів, уповноважених згідно з чинним законодавством проводити оформлення ДТП. Розглядаючи поняття «огляд місця ДТП», необхідно з'ясувати визначення терміну «місце дорожньо-транспортної пригоди».

Довідник «Експертиза ДТП» місце ДТП визначає як ділянку дороги та місцевості, що примикає до неї, на якій відбулася дорожньо-транспортна пригода, де відразу ж після події знаходилися об'єкти перешкоди, які мали до неї відношення та впливали на рух транспортного засобу безпосередньо перед подією, а також сліди, за якими вдалося встановити механізм ДТП [8, с. 22].

Інструкції про заходи безпеки при здійсненні оглядів співробітниками органів внутрішніх справ місць дорожньо-транспортних пригод надає наступне визначення терміну «місце ДТП» – це обмежена за периметром ділянка дороги (проїжджа частина, узбіччя, тротуари і т.ін.), на якій розташовані об'єкти, які мають відношення до ДТП (*транспортні засоби; деталі транспортних засобів, які відокремилися; вантажі, що випали; осип ґрунту, осколки скла; патьоки рідини, сліди переміщення транспортних засобів і т.ін.*) [29].

СОУ 45.2-00018112-007:2008 «Порядок визначення ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування» містить визначення меж місця концентрації ДТП до якого відносить ділянку дороги протяжністю до 150 м у населеному пункті та до 250 м – за його межами [24]. Методичні рекомендації, затверджені розпорядженням МВС України від 06.08.2009 № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху», зазначають, що для виявлення незадовільних дорожніх умов, які сприяли або стали причиною скоєння дорожньо-транспортної пригоди обстеженню підлягають місце скоєння ДТП та зона впливу прилеглої ділянки вулично-дорожньої мережі [33].

Отже, не зважаючи на те, що з'ясування поняття та межі огляду місця ДТП мають суттєве значення для правозастосовної діяльності, визначення цих питань у нормативно-правових актах є лише загальним. У такому випадку визначення меж та об'єктів огляду місця події у кожному окремому випадку ДТП покладається виключно на уповноваженого суб'єкта, який здійснює цей захід (детальніше див. у другому розділі цих рекомендацій).

На місці дорожньо-транспортної пригоди утворюється складна матеріальна обстановка, що несе різноманітну інформацію. Саме місце ДТП поєднує у собі величезну кількість динамічних слідів, що з'явилися внаслідок дії сил інерції, відцентрових сил, сил опору руху тощо, що створює певну специфіку їх розташування і відображення зовнішньої будови об'єкта, що залишив слід. Можна впевнено констатувати той факт, що місце дорожньо-транспортної пригоди і її матеріальна обстановка відбивають наслідки події пригоди. Місце ДТП є найбільш насиченим джерелом інформації. У більшості випадків об'єктивність розгляду адміністративної справи (за статтею 124 КУпАП) залежить від того, чи повною мірою використане джерело. Проте й воно не завжди однаково відображає подію пригоди.

Залежно від характеру відображення події на місці ДТП можна виділити ситуації, коли пригода:

- а) відображена достовірно;
- б) відображена не повно;
- в) не знаходить свого явного відображення;
- г) відображена хибно.

Окреслимо ці ситуації в умовах місця пригоди.

1. Подія пригоди відображена достовірно. У цьому випадку у працівника ДАІ немає сумнівів стосовно характеру події, що трапилася, й осіб, які її спричинили. Достатній об'єм інформації дає змогу припустити реальність події.

2. Подія пригоди відображена неповно. У такій ситуації завданням працівника ДАІ полягає в тому, щоб відтворити картину того, що трапилось. Ступінь неповноти відображення може бути різним. Якщо відображення не передає тих змін середовища, за яким можна було скласти судження про відображений об'єкт, то невідповідність є суттєвою. Виникнення неповного відображення пов'язане з двома моментами:

а) у процесі ДТП подія не відбилася повністю на місці пригоди;

б) після ДТП відбулися зміни об'єктів огляду – розташування транспортних засобів, слідової інформації, речових доказів.

3. Подія пригоди не знаходить свого явного відображення. Така ситуація може виникнути, якщо:

а) знищені сліди і речові докази на місці пригоди, зміни у середовищі зникли сліди і виявити їх не можливо; знищення слідової інформації передбачає наявність іншої інформації – слідів знищення;

б) подія у цьому місці не відбулась, або відбувалась не у цей час. Такі ситуації можуть мати місце у випадку несвоєчасного сповіщення страхової компанії для отримання страхової компенсації тощо.

4. Подія пригоди відображена хибно. Випадки відображення не дорожньо-транспортної пригоди, що дійсно відбулась, а іншої події, мають місце при спробах учасників пригоди спотворити реальну картину того що трапилось, наприклад для отримання страхової компенсації. У цій ситуації необхідно звернути увагу на обставини, що несуть у собі інформацію не про пригоду відображенням якої вони нібито є, а іншу подію – інсценування, спотворення фактів (бездоказовість і не узгодженість показів, наявність в них явних суперечностей).

Таким чином, огляд місця дорожньо-транспортної пригоди – це процесуальна дія, яка провадиться уповноваженими суб'єктами з метою встановлення наявності факту дорожньо-транспортної пригоди, з'ясування обставин та одержання доказів шляхом візуального спостереження і дослідження слідів делікту та інших матеріальних джерел доказової інформації.

1.4. Адміністративно-правова регламентація огляду місця дорожньо-транспортної пригоди на сучасному етапі.

У попередньому розділі ми з'ясували, що огляд місця ДТП є одним з обов'язкових процесуальних заходів провадження у справах про адміністративні правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП. Результати фіксації та оформлення огляду місця пригоди формують доказову базу необхідну для об'єктивного вирішення справи та встановлення особи, яка винна у скоєнні ДТП.

Особливістю доказів є те, що вони мають бути одержані у встановленому законом порядку, в іншому разі вони не будуть мати доказової сили. Йдеться про передбачений Кодексом України про адміністративні правопорушення порядок провадження у справі про адміністративне правопорушення [15, с. 296]. Встановлений законом порядок збирання, одержання доказів є надійною гарантією їх істинності, достовірності. Порушення або недодержання цього процесу може викликати лише сумніви в достовірності доказів і в обґрунтованості зроблених за їх допомогою висновків. Отже, виникає необхідність дослідити яким чином огляд місця ДТП як процесуальний захід збирання доказів та з'ясування обставин автопригоди врегульовано нормами чинного законодавства.

Крім того, проведення наукових досліджень з метою формування нормативно-правової бази, розробки законодавчих та нормативно-правових актів щодо сфери дорожнього руху має сприяти вирішенню проблеми безпеки дорожнього руху [21].

Залежно від наслідків автопригоди (злочин або адміністративний делікт) оформлення матеріалів ДТП буде проводитися у порядку визначеному кримінально-процесуальними або адміністративно-процесуальними нормами.

Стаття 286 КК України визнає злочином порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому тілесне ушкодження, починаючи з середньої тяжкості або смерть [17]. Стаття 124 КУпАП передбачає адміністративну відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу,

автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна. До цього ж, частина 2 статті 9 КУпАП зазначає, що адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності [14]. Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення в органах (посадовими особами), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення, визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення та іншими законами України (ст. 246 КУпАП). Отже, можна констатувати, що порядок оформлення ДТП унаслідок якого не були поранені особи має бути визначено нормами адміністративного права. Враховуючи наведене, виникає перше проблемне питання – поза увагою законодавця залишаються наслідки ДТП у вигляді спричинення потерпілому легких тілесних ушкоджень.

У межах адміністративного провадження, на місці ДТП з матеріальним збитком співробітники ДАІ, відповідно до п. 6.1. Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, складають у відношенні особи, винної у вчиненні цієї події, протокол про адміністративне правопорушення, до якого додаються: схема місця ДТП; пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності); показання технічних приладів, засобів фото- і відеоспостереження та інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі [27]. У випадках, коли учасникам ДТП заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчий для проведення огляду місця події відповідно до вимог Кримінально-процесуального кодексу України. Приписи цього підзаконного акту чітко розподіляють випадки коли співробітники правоохоронних органів повинні застосовувати норми адміністративного законодавства, а коли кримінально-процесуального.

На нашу думку, проведення огляду місця події, передбаченого статтею 190 КПК України у місці де була вчинена автопригода у наслідок якої заподіяні тілесні ушкодження її учасникам (незалежно від тяжкості), цілком виправдане. Виїжджаючи на місце події, співробітники міліції не в змозі визначити ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, тому доцільнішим, у таких випадках, буде проведення слідчих, а також інших дій, що передбачені КПК України. Це також

не буде суперечити сучасному кримінально-процесуальному законодавству, у зв'язку з тим, що наявність тілесних ушкоджень дає змогу формально відносити такі ДТП до злочинів.

Однак вищезгадана норма не вирішує повністю проблему правильної кваліфікації. Практика свідчить, що не завжди можна визначити наявність навіть легких тілесних ушкоджень, особливо коли пошкодження стосуються порушення анатомічної цілісності внутрішніх органів. Такі випадки, здебільшого призводять до помилок у визначенні суб'єкта перевірки та її типу (перевірки, регламентовані КПК України чи КУпАП). Викорінити ж зазначені випадки повністю майже неможливо. Єдиним виходом з цієї ситуації є розширення переліку засобів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

У попередньому параграфі ми звертали увагу на те, що у теорії адміністративного права досі існує актуальна проблема правової природи та визначеності такого процесуального заходу, як огляд місця події. Нагадаємо, що такий захід детально регламентовано у кримінально-процесуальному законодавстві: визначено місце огляду у кримінальному судочинстві – невідкладна слідча дія, яка може бути проведена до порушення кримінальної справи (ст. 190 КК України); протокол огляду місця події (формальне закріплення результатів) є доказом у кримінальній справі (ст. 65 КК України).

У справах про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 124 КУпАП огляд місця події (ДТП) є також невід'ємним обов'язковим елементом з'ясування обставин події та встановлення (доказування) вини особи. Не зважаючи на це, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання у адміністративному провадженні. Зі змісту ст. 251 КУпАП випливає, що схему огляду місця ДТП, яка фактично складається у практичній діяльності посадовими особами Державтоінспекції можна віднести хіба що до «...інших документів» [14].

Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 містить перелік об'єктів, які мають бути графічно зображені на схемі місця ДТП та поради щодо її складання.

Складена на місці пригоди схема місця ДТП долучається до матеріалів справи. Зазначена схема підписується особами, які брали участь у ДТП, а також працівником Державтоінспекції, який її склав [27].

Розпорядженням МВС України від 06.08.2009 № 683 «Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху» затверджені основні вимоги обстеження місць скоєння ДТП, яке проводиться з метою виявлення незадовільних дорожніх умов, які сприяли або стали причиною скоєння дорожньо-транспортної пригоди [27]. Обстеженню підлягають місце скоєння ДТП та зона впливу прилеглої ділянки вулично-дорожньої мережі. При неможливості обстеження дорожніх умов у місці скоєння ДТП безпосередньо під час оформлення первинних матеріалів пригоди (темний час доби, атмосферні опади тощо) обстеження проводяться не пізніше 24 годин з моменту скоєння ДТП.

Особлива увага звертається на стан дорожнього покриття, узбіччя (рівність, коефіцієнт зчеплення, наявність пошкоджень, сторонніх предметів, снігу, ожеледі, інших перешкод), наявність та справність штучного освітлення, наявність зелених насаджень (відстань), технічних засобів регулювання дорожнього руху (знаки, розмітка, огороження, світлофори тощо), видимість у плані та профілі, облаштування місць виконання робіт відповідно до погоджених схем та інше.

Цікавим є те, що відповідно до вимог розпорядження первинним документом обстеження ділянки дороги у місці скоєння ДТП є акт обстеження дорожніх умов, який є «обов'язковим додатком до протоколу огляду місця ДТП. Акт і протокол складаються безпосередньо на місці пригоди...». В акті зазначаються фактичні характеристики дорожньої ділянки, а також встановлені недоліки та порушення діючих нормативів безпеки дорожнього руху. За результатами обстеження та аналізу параметрів в акті робиться висновок про можливість впливу незадовільних дорожніх умов на механізм скоєння дорожньо-транспортної пригоди та настання її наслідків. В акті обстеження ділянки дороги, де сталася ДТП, необхідно відображати наявний стан експлуатаційного утримання дороги. У всіх випадках встановлення незадовільних дорожніх умов при розслідуванні ДТП відповідним посадовим особам дорожньо-

експлуатаційних організацій направляється припис щодо усунення недоліків.

Враховуючи наведене, можна впевнено казати, що комісійне обстеження ділянки дороги у місці скоєння ДТП є складовою частиною огляду місця ДТП взагалі, яке проводиться одночасно з оглядом або протягом 24 годин з моменту скоєння ДТП з метою виявлення незадовільних дорожніх умов, які сприяли або стали причиною скоєння дорожньо-транспортної пригоди. Складений акт обстеження буде також являтися одним з первинних документів, який доцільно долучати до матеріалів адміністративної справи, оскільки він містить інформацію про наявність або відсутність недоліків в утриманні доріг, залізничних переїздів, які стали супутньою або безпосередньою причиною скоєння конкретної дорожньо-транспортної пригоди. Крім того, у всіх випадках встановлення незадовільних дорожніх умов такий акт обстеження буде являтися підставою для порушення окремого адміністративного провадження за частиною 4 статті 140 КУпАП.

1.5. Оформлення дорожньо-транспортної пригоди без постраждалих за участю забезпечених транспортних засобів («європротокол»).

У зв'язку з інтеграцією до Євросоюзу Україна проводить низку правових заходів, спрямованих на вдосконалення чинного законодавства та приведення його до рівня міжнародних стандартів. Сучасні правові новели у низці нормативних актів України вносять кардинальні зміни у відносини з приводу порядку оформлення ДТП з матеріальним збитком та настання правових наслідків для їх учасників.

У лютому 2011 року Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплат страхового відшкодування» [26]. Мета цього Закону – наближення обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників в Україні до міжнародних стандартів шляхом спрощення порядку оформлення документів щодо обставин дорожньо-транспортних пригод, вдосконалення системи врегулювання страхових випадків та

зменшення впливу державних органів на взаємовідносини страховиків та водіїв.

Цим законодавчим актом були внесені суттєві зміни до адміністративно-правового порядку оформлення ДТП без постраждалих.

По-перше, у разі настання ДТП за участю лише забезпечених транспортних засобів, за умови відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за умови досягнення згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин її скоєння, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, ці водії мають право спільно скласти повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду. У такому разі водії транспортних засобів після складення зазначеного в цьому пункті повідомлення мають право залишити місце дорожньо-транспортної пригоди та звільняються від обов'язку інформувати Державтоінспекцію МВС України про її настання. **Забезпеченим транспортним засобом** у цьому випадку вважається транспортний засіб, зазначений у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови його експлуатації особами, відповідальність яких застрахована.

Аналогічні положення містять ПДР України (пункту 2.11) [25].

По-друге, ст. 124 КУпАП доповнено приміткою такого змісту: «Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»».

Таким чином, можна констатувати, що від тепер для водіїв набрав чинності новий спрощений варіант оформлення матеріалів ДТП, а відповідно і новий порядок огляду місця ДТП. Документальним оформленням такого огляду фактично є заповнення встановленого бланку повідомлення про ДТП її учасниками або представниками страхової компанії (так званий «європротокол»). Не буде вважатися адміністративним деліктом скоєння ДТП, якщо її

учасниками є особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована.

Основні новації, які запроваджуються цим Законом з погляду цивільно-правових відносин взаємодії страховиків і страхувальників:

- вводится в дію система спрощеного оформлення ДТП за допомогою спеціального повідомлення – європротоколу;
- визначаються умови, які дозволяють учасникам ДТП не викликати на місце пригоди працівників ДАІ та уникнути додаткових неприємностей, пов'язаних зі скоєнням дорожньої пригоди;
- удосконалюється система врегулювання страхових випадків, зокрема визначається вичерпний перелік документів, які страховик має право вимагати від потерпілого для прийняття рішення про виплату відшкодування та встановлюються остаточні строки для проведення страхової виплати;
- встановлюється обов'язок страховика щодо збору та оформлення документів, необхідних для виплати відшкодування;
- обов'язкове страхування цивільної відповідальності автовласників набуває загальноприйнятих у міжнародній системі ознак – принцип «один автомобіль-один поліс-будь-яка кількість водіїв» реалізується шляхом запровадження єдиного типу поліса, а принцип безперервності страхування автоцивільної відповідальності – шляхом введення лише річних полісів з можливістю, за бажанням страхувальника, визначення сезонності користування транспортним засобом;
- інші новації спрямовані на підвищення відповідальності страховиків і страхувальників за дотримання умов договору страхування.

Для повноцінного уведення в дію передбачених Законом новацій станом на 16 вересня 2011 року, прийнято низку підзаконних нормативно-правових актів та інших документів:

- затверджено нові Зразки бланків спеціального знаку та поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, при цьому бланки полісів зразка 2010 року залишаються легітимними до 19 вересня 2012 року;
- затверджено форму та порядок видачі Довідки про ДТП;
- затверджено зразок повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (Європротокол);

- затверджено Інструкцію із заповнення повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (Європротоколу) із відповідними типовими Схемами;

- затверджено Інструкцію із заповнення поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів зразка 2011 року.

Витяг із Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» (п. 33.2) серед умов «спрощеного» оформлення матеріалів ДТП водіями без участі представників ДАІ не містить таких обставин, як кількість учасників ДТП не повинна перевищувати більше двох та відсутність завдання матеріальної шкоди третім особам. Звідси випливає, що таке положення справ не передбачає захист майнових інтересів власників доріг, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд та об'єктів, яким у результаті ДТП може бути спричинено шкоду. Як свідчить практичний досвід, у результаті автопригоди крім транспортних засобів учасників ДТП, дуже часто отримують пошкодження також певні елементи вулиці або дороги (залізничного переїзду). Враховуючи психологічні властивості людини можна впевнено казати, що такі пошкодження фіксуватися не будуть, а отже відшкодування збитків власниками доріг або інших дорожніх об'єктів за рахунок страхової компанії або особи винної у ДТП проводитися не буде.

1.5.1. Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (європротокол), вимоги до його заповнення.

У Європі ідея оформлення ДТП без участі представників дорожньої поліції почала реалізовуватися ще у 50-х роках минулого століття. Зараз у більшості країн ЄС водіям, які потрапили в ДТП, достатньо заповнити бланк європротоколу для того, щоб оформити цю подію та отримати від страхової компанії грошове відшкодування матеріальних збитків за пошкоджений транспортний засіб. А у деяких країнах дорожня поліція взагалі не уповноважена займатися оформленням ДТП, це прерогатива страхових компаній.

Лицьова сторона бланку європротоколу за структурою глав ідентична в усіх країнах де він запроваджений, відрізняється тільки

мова, на якій надруковано бланк. Це зроблено спеціально, щоб водії різних країн, які роз'їзджають дорогами Європи, могли швидко зорієнтуватися в разі, якщо вони потраплять в ДТП на території іншої країни.

Авторськими правами на лицьову сторону бланка європротоколу володіє Європейський комітет страхування і, за правилами, кожна країна, яка впроваджує у себе таку систему, повинна отримати згоду на використання бланка у цієї поважної міжнародної організації. Україна також не стала виключенням з цього правила.

Європротокол – спеціальний бланк уніфікованого по всій Європі зразка, який заповнюється водіями-учасниками ДТП на місці аварії. В українському законодавстві він визначений як «Повідомлення про ДТП».

Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (далі – Повідомлення) – письмове повідомлення встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро України (далі – МТСБУ) зразка, яке надається страховику чи МТСБУ водієм транспортного засобу, причетного до ДТП (див. додаток 1). В подальшому воно стає підставою для виплати страхового відшкодування потерпілій у ДТП стороні.

Страхувальник безоплатно отримує бланк Повідомлення (європротоколу) від страховика під час укладання договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. У разі втрати або використання бланка Повідомлення, наступний видається страховиком безоплатно на підставі письмової заяви.

Які переваги отримують водії, у разі використання Повідомлення? Нагадаємо, що якщо водії скористались Повідомленням шляхом обопільного його оформлення та підписання, то вони:

- мають право залишити місце ДТП;
- звільняються від обов'язку інформувати Державтоінспекцію МВС України про настання ДТП;
- звільняються від адміністративної відповідальності, передбаченої за спричинення ДТП.

Які негативні аспекти можуть чикати водія у випадку оформлення європротоколу? Якщо водії обирають варіант оформити ДТП за допомогою складання Повідомлення, то у цьому випадку

розмір страхової виплати за шкоду заподіяну майну потерпілих, не може перевищувати максимальних розмірів, затверджених Уповноваженим органом. На сьогодні такий максимальний розмір дорівнює 10 тис. гривень. Матеріальні витрати понад зазначену суму страховою компанією покриватися не будуть.

Водії – учасники ДТП мають бути однозначно впевнені у виконанні всіх умов, за яких мають право скористатись європротоколом.

У разі невиконання однієї з наведених умов, виклик співробітників міліції для оформлення ДТП є обов'язковим!

Рішення про виклик на місце ДТП працівників ДАІ учасники аварії приймають самостійно. Якщо вони вважають за потрібне оформити ДТП за звичними правилами, то працівники ДАІ не можуть відмовити автовласникам у складанні відповідних документів на місці пригоди. Якщо ж водії скористались європротоколом, то вони звільняються від обов'язку інформувати органи Державтоінспекції про скоєння ДТП. Але, у разі невиконання хоча б однієї з обов'язкових для європротоколу умов, виклик співробітників ДАІ для оформлення ДТП обов'язковий!

Повідомлення заповнюється та підписується водіями транспортних засобів, причетних до ДТП. Повідомлення може оформлятися одним із водіїв транспортних засобів виключно у разі, якщо оформлення ДТП здійснювалося уповноваженими на те працівниками міліції. При складанні Повідомлення використовується тільки один комплект документів, що складається з трьох аркушів: титульної сторінки, оригіналу та копії повідомлення будь-якого учасника ДТП. Бланк Повідомлення заповнюється чітко, розбірливо, від руки кульковою ручкою, бажано друкованими літерами, при цьому обов'язково зазначаються всі відомості про кожного учасника ДТП (див. додаток 2). Вибір учасником колонки (жовта чи блакитна) не має значення.

Виправлення у Повідомленні категорично забороняються. Замість зіпсованого бланку заповнюється інший. Тільки після підписання Повідомлення водіями – учасниками ДТП, аркуші розділяються для кожного із водіїв.

Порядок заповнення Повідомлення (згідно з Інструкцією щодо заповнення Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду)*:

1. Пункти «1», «2» заповнюються згідно з фактичними датою та часом настання ДТП із зазначенням місця ДТП;

2. У пунктах «3», «4» Повідомлення вірне твердження позначається знаком «X»;

3. У пункті «5» зазначаються відомості про свідків ДТП. У разі, якщо свідки ДТП не встановлені або відсутні, то у цьому пункті робиться запис, наприклад: «*не виявлені*» або «*відсутні*»;

4. У пункті «б» зазначається інформація про страхувальника згідно з даними полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або «Зеленої карти» (далі – Сертифікат страхування);

5. Пункт «7» заповнюється згідно з даними свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу та Сертифікату страхування. Відомості в зазначених документах мають співпадати;

6. Пункт «8» заповнюється згідно з даними Сертифікату страхування. Поле «ТАК» пункту «8» «*Чи покриває поліс шкоду транспортному засобу?*» позначається знаком «X» за наявності договору добровільного страхування наземних транспортних засобів (КАСКО);


7. Пункт «9» заповнюється згідно з даними посвідчення водія – учасника ДТП. Також водій – учасник ДТП зазначає номер свого телефону або електронну адресу (e-mail) та адресу фактичного проживання;

8. У пункті «10» стрілкою необхідно вказати напрям і місце початкового удару (первинного контакту);

9. У пункті «11» стисло зазначаються видимі пошкодження кожного транспортного засобу;

10. У пункті «12» (клітинки 1-17) відмічаються знаком «X» обставини, які відносяться та характеризують ДТП. Обов'язково зазначається кількість відмічених знаком «X» клітинок;

11. У пункті «13» відображаються:

- розташування транспортних засобів А і В на момент настання ДТП. Для позначення автомобіля використовується позначка «»;

* Зміст Інструкції взято з офіційного сайту Моторного (транспортного) страхового бюро України : <http://www.mtsbu.kiev.ua/>

- стрілками напрямом їх руху « • - - - - - → »;
- дорожні знаки та розмітка; Для зображення роздільних смуг, перехрестків та вулиць використовуються позначки « \perp », « $\frac{\perp}{\perp}$ », « = »;
- назва вулиць або доріг.

12. У пункті «14» надається додаткова інформація, яка не міститься у Повідомленні та яку водій транспортного засобу вважає за необхідне викласти. У разі необхідності дозволяється використання додаткового аркуша. У такому випадку в пункт «14» Повідомлення вноситься запис **«додаткові пояснення на ___ аркушах додаються»**;

13. У пункті «15» ставиться підпис (підписи) особи (осіб), що оформляла (оформляли) Повідомлення.

Пропонуємо детальніше розглянути особливості проведення огляду місця пригоди та формального оформлення його результатів у випадку складання учасниками ДТП Повідомлення (європротоколу).

Нагадаємо, що учасники пригоди самостійно можуть провести огляд місця пригоди та скласти схему ДТП, по можливості за участю двох незацікавлених осіб (свідків). Слід зазначити, що схема ДТП залишається бути одним із основних документів, на підставі яких проводиться аналіз механізму ДТП та оцінка дій водіїв стосовно Правил дорожнього руху. Тому необхідно дуже відповідально складати схему ДТП і максимально точно фіксувати дорожню обстановку та сліди, утворені транспортними засобами під час ДТП.

За допомогою умовних позначок, які визначені в Інструкції по заповненню повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (європротоколу), учасники ДТП у відповідному полі бланка Повідомлення малюють схему ДТП, яка в обов'язковому порядку повинна містити інформацію про:

- конфігурацію ділянки дороги, на якій сталась пригода (пряма, перехрестя, виїзд з другорядної на головну дорогу та ін.);
- напрям руху основного потоку транспорту на дорозі;
- розташування автомобілів – учасників ДТП на дорозі в момент скоєння ДТП ;
- точне розташування автомобілів – учасників ДТП один відносно другого;
- наявність світлофора у полі зору водіїв та колір, який він відображав в момент ДТП;

- наявність перешкод на поверхні дороги (сторонні предмети, вибоїни та ін.).

Фахівці МТСБУ пропонують 10 прикладів найбільш поширених ДТП та рекомендовані зображення схеми таких пригод (див. додаток 4).

Необхідно зазначити, що по-перше, вимоги Інструкції по заповненню повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (європротоколу) містять принципові розбіжності з вимогами Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху щодо фіксації на схемі транспортних засобів – учасників ДТП. Згідно з першою Інструкцією розташування транспортних засобів має фіксуватися на момент настання ДТП. Відповідно до другої – фіксація транспортних засобів проводиться фактично за місцем їх розташування на час проведення огляду.

По-друге, Інструкція по заповненню Повідомлення не містить вимог щодо визначення орієнтирів транспортних засобів, слідів тощо.

Після складання Повідомлення та його підписання цей документ залишається єдиним незаперечним доказом наявності або відсутності вини учасника (або учасників). Припустимо, що хтось з учасників автопригоди відразу після її скоєння не може реально оцінити ситуацію, яка фактично мала місце. Це може бути через надмірне хвилювання, стрес, невпевненість, недостатнє знання вимог ПДР, психологічний тиск з боку іншого учасника ДТП, неправильні поради інших осіб тощо. Склавши Повідомлення з помилковим уявленням про фактичні обставини (і з боку якого учасника вони дійсно мали місце) ДТП, водій у майбутньому позбавляє себе можливості скористатися допомогою кваліфікованого фахівця. А отже об'єктивність прийнятого за фактом ДТП рішення цілком залежить від досвідченості осіб, які прийняли у ньому участь. До того ж, у графі «12» – «Обставини» бланку Повідомлення про ДТП перелік таких обставин є дуже обмежений (лише 12 позицій) і не може детально передати особливостей різноманітних ситуацій автопригод.

Таким чином, Повідомлення про ДТП, у тому числі і схема ДТП, на наш погляд, втрачає будь-яку цінність для подальшого використання її для з'ясування суперечностей або інших питань, які можуть виникнути після оформлення матеріалів ДТП, наприклад, спростування тих або інших неправдивих свідчень тощо.

1.6. Суб'єкти та учасники огляду місця дорожньо-транспортної пригоди без постраждалих, їх права та обов'язки.

До набуття чинності змін у законодавстві України з приводу порядку оформлення ДТП за участю застрахованих транспортних засобів без постраждалих єдиним суб'єктом оформлення матеріалів автопригод, а отже і огляду місця ДТП були працівники міліції, зокрема Державтоінспекції МВС України. Така функція – «провадити невідкладні дії на місцях дорожньо-транспортних пригод», впливала безпосередньо з покладених на неї завдань (підпункт 22 пункту 4 Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ [34]). Інструкція з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у провадженні за фактами ДТП крім працівників Державтоінспекції згадує також про «осіб, які брали участь в огляді» місця пригоди [27].

З'ясування кола учасників огляду місця ДТП та їх правового статусу (компетенції) є необхідною умовою оптимізації дій, як кожного з них окремо, так і взаємодії у сукупності. Нормативно-правові акти, а також дослідження фахівців з питань проведення огляду місця ДТП не містять визначеного переліку осіб, які мають або можуть приймати участь в огляді місця ДТП у межах адміністративного провадження (тобто без постраждалих). Крім того, залишається нез'ясованим питання щодо розмежування понять «суб'єкт огляду місця ДТП» та «учасник огляду місця ДТП», а отже і їх компетенції.

У контексті даного питання викликає інтерес уточнення і визначення понять «учасник процесу» і «суб'єкт процесу», їх співвідношення.

Під учасниками кримінального процесу розуміють громадян, підприємства і організації, які наділені правами для активної участі у розслідуванні і розгляді кримінальних справ з метою захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів осіб, що ними представлені [37, с. 66]. Цивільний процес визнає учасниками тих суб'єктів, які своїми діями можуть активно впливати на хід процесу, сприяючи його виникненню, руху або припиненню, і вступають у процес для захисту своїх прав або прав інших осіб, якщо це доручено

ним законом. Таким чином, для характеристики учасників будь-якого правового процесу можна виділити два критерії: а) здатність своїми діями впливати на хід процесу; б) спеціальна мета їх вступу до процесу – захист своїх прав або прав інших осіб [3, с. 56].

У адміністративно-правовій науці найбільш чітко з'ясування даних понять можливе на прикладі провадження у справах про адміністративні правопорушення. У зазначеному провадженні беруть участь низка органів і осіб, що виконують різні процесуальні функції. Вони об'єднуються загальним терміном «суб'єкти провадження», зокрема і у справах за статтею 124 КУпАП.

Разом з суб'єктами, що «лідують» у провадженні – безпосередньо його здійснюють, у цих правовідносинах беруть участь й інші суб'єкти. Грунтовна характеристика цих суб'єктів надається у главі 21 КУпАП «Особа, що беруть участь у провадженні у справі про адміністративне правопорушення». До них відносяться: особа, що притягається до адміністративної відповідальності; потерпілий; законні представники особи, що притягається до відповідальності, і потерпілого; адвокат; свідок; експерт; перекладач. Одні з указаних суб'єктів беруть участь у провадженні у зв'язку з тим, що під час розгляду справи про адміністративне правопорушення зачіпаються їх інтереси, тому держава надала їм широкі права, які забезпечують можливість активної участі у розгляді справи. Інші ж своїх особистих інтересів у провадженні за адміністративною справою не мають, але незалежно від цього залучаються до участі у ньому у зв'язку з тим, що це необхідно для з'ясування істини, повного і всебічного з'ясування усіх обставин у справі.

Усі особи, що беруть участь у провадженні у справах про адміністративні правопорушення, реалізують свої права і виконують обов'язки за допомогою правовідносин, у які вони вступають з іншими суб'єктами провадження. Загальною ознакою, що характеризує правовий статус осіб, які були перелічені у попередньому абзаці виступає відсутність у цих суб'єктів владних повноважень, той або інший ступінь їх зацікавленості у справі, а також необхідність сприяння провадженню через свій службовий або професійний обов'язок.

Таким чином, за своїм правовим статусом, місцем у структурі адміністративно-процесуальної діяльності, виконуваними функціями, зацікавленістю у справі й іншим параметрами поняття «учасник

провадження» і «суб'єкт провадження» не є рівнозначними, і перше поняття слід визнати вужчим, ніж друге, що входить до нього. На думку Бандурки О.М. та Тищенка М.М., їх слід співвідносити як частина і ціле. При цьому необхідно підкреслити роль лідируючих суб'єктів процесу, оскільки без них здійснення юридичної діяльності неможливе. Не дивлячись на величезну роль учасників у адміністративному процесі, остаточне юридичне рішення у справі ухвалюється все ж таки за одностайним волевиявленням лідируючого суб'єкта, який у відомому сенсі несе відповідальність не тільки за свої правові операції, але й за те, що роблять інші учасники процесу [3, с. 58].

Отже, учасниками адміністративного процесу є громадяни, інші особи, колективи громадян і організації в особі їх представників, наділені певними правами і обов'язками, які дозволяють їм брати участь у розгляді адміністративних справ з метою захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів осіб, що ними представлені, а також сприяти здійсненню адміністративного процесу.

Суб'єкти адміністративного процесу – це учасники адміністративного процесу, що реалізують у ході адміністративно-процесуальної діяльності свій процесуальний статус з метою захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів осіб, що ними представлені, а також з метою сприяння здійсненню процесу, і лідируючі суб'єкти адміністративного процесу, що діють з метою ведення процесу, здатні самі на державно-владній основі ухвалювати рішення у справі.

Чітке уявлення вищенаведених понятійних категорій дозволяє з'ясувати поняття «суб'єкт огляду місця ДТП» та «учасник огляду місця ДТП», а також окреслити їх правовий статус.

Аналіз чинного законодавства, відповідних наукових досліджень та правозастосовної діяльності дозволяє окреслити коло можливих учасників огляду міста ДТП у межах адміністративного провадження. Такими особами є:

- працівники Державтоінспекції;
- учасники ДТП – учасники дорожнього руху та треті особи;
- очевидці ДТП (свідки);
- поняті;
- спеціаліст-автотехнік (експерт);

- представники страхової організації або страховий комісар;
- представники власника вулично-шляхової мережі (залізничного переїзду) або посадові особи дорожньо-експлуатаційних організацій;
- перекладач.

Наведений перелік учасників огляду місця ДТП за певними ознаками залежно від обставин ДТП та інших юридичних фактів можна розподілити за наступною класифікацією:

а) залежно від правового статусу та наявності владних повноважень – на *лідуючих суб'єктів та інших учасників* проведення огляду місця ДТП;

б) залежно від обов'язковості участі у проведенні огляду місця ДТП – на *обов'язково присутніх та таких, участь яких може бути не обов'язковою*;

в) залежно від особистої зацікавленості особи – на *зацікавлених учасників* огляду місця ДТП та тих, *які особистих інтересів у результатах огляду місця ДТП не мають*.

До недавнього часу єдиним лідируючим суб'єктом провадження у справах про адміністративні правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП, а отже і проведення огляду місця ДТП без постраждалих були працівники Державтоінспекції. Законом України «Про міліцію» іншими нормативно-правовими актами вони наділені повноваженнями безпосередньо проводити огляд місця ДТП, процесуально оформляти його результати, здатні своїми діями впливати на хід процесу огляду та приймати остаточне юридичне рішення. Єдиним недоліком у зазначеному питанні була відсутність прямої правової регламентації таких повноважень ДАІ у законодавчому акті.

Сучасні нововведення у законодавстві перелічують умови (юридичні факти) за наявністю яких учасники ДТП звільняються від обов'язку інформувати Державтоінспекцію про її настання, а, отже, і проведення огляду місця ДТП – спільне складання повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду покладається на водіїв транспортних засобів – учасників ДТП.

Такими умовами (юридичними фактами) є:

- настання ДТП за участю забезпечених транспортних засобів;
- водії цих транспортних засобів дійшли згоди щодо обставин скоєння ДТП;

- у водіїв відсутні ознаки алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування їх під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

- у результаті ДТП відсутні травмовані (загиблі) особи;

Наведемо приклад для порівняння – законодавство Литовської Республіки з 2008 року містить положення, що дорожню поліцію у разі ДТП треба запрошувати тільки якщо:

- а) під час ДТП загинула або поранена людина;

- б) під час ДТП зіткнулися більше двох автомобілів;

- в) під час ДТП завдано лише майнового збитку, а постраждалого транспортного засобу немає.

Якщо вказані вище обставини відсутні – учасники автопригоди мають заповнити «декларацію ДТП» (див. додаток 3) і звернутися до страхової компанії винуватця ДТП [2].

Таким чином, за цих умов водії – учасники автопригоди стають лідируючими суб'єктами (далі суб'єктами) огляду місця ДТП.

Необхідність розмежування вказаних вище понять пояснюється тією обставиною, що у ході з'ясування загального і характерного, що властиво кожній з груп суб'єктів, виникає можливість з'ясування важливих питань, що відносяться до характеристики повноважень «лідируючих суб'єктів огляду місця ДТП», з одного боку, а також прав і обов'язків учасників процесу - з іншого. Тим самим підкреслюється необхідність для лідируючих суб'єктів (далі суб'єктів огляду місця ДТП) своїми діями і рішеннями забезпечити захист і дотримання прав і законних інтересів його учасників.

Щодо обов'язкової участі певних осіб в огляді місця ДТП, адміністративно-правові акти категоричних положень, як, наприклад, статті 190 та 191 КПК України (щодо проведення огляду лише слідчим та у присутності не менше двох понятих) або стаття 264 КУпАП (щодо проведення особистого огляду та огляду речей уповноваженими на те посадовими особами у присутності двох понятих), не містять.

Логічним буде припустити, що у проведенні огляду місця ДТП у межах адміністративного провадження або спрощеного порядку оформлення автопригоди за участю забезпечених транспортних засобів обов'язковою є участь суб'єктів огляду місця ДТП. Участь інших учасників огляду буде обумовлена або певними обставинами,

або за волевиявленням суб'єктів огляду місця ДТП або за їх (учасників огляду) власною ініціативою.

Відповідно до ПДР України у випадку причетності до ДТП водій (п. 2.10), пішохід (п. 4.15), пасажир (п. 5.4) зобов'язані залишатися на місці пригоди. Самовільне залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця ДТП, до якої вони причетні буде становити склад адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 122-4 КУпАП, але не буде перепорою для проведення огляду місця ДТП без їх участі. Результати проведення, відповідно до чинних вимог, огляду місця ДТП без участі відсутніх учасників також будуть легітимними та мати доказову силу. Але, якщо такі учасники присутні на місці пригоди їх участь в огляді є обов'язковою. Складена на місці пригоди схема місця ДТП підписується особами, які брали участь у ДТП [27].

Якщо на місці ДТП присутні очевидці їх також треба активно залучати до огляду місця ДТП. Отримана від цих осіб інформація під час огляду місця ДТП надасть змогу більш об'єктивно та детально уявити механізм автопригоди, своєчасно визначити та документально зафіксувати усі сліди та елементи навколишнього середовища, які мають відношення до події. Певної уваги суб'єкта огляду місця ДТП серед показань сторонніх свідків займає правильне визначення місця зіткнення, особливо, якщо з цього приводу виникають суперечності між учасниками автопригоди. У подальшому показання очевидців фіксуються у їх поясненнях, певні корективи можуть вноситися до схеми ДТП.

Наступною категорією осіб, які можуть брати участь в огляді місця ДТП, є поняті. Треба підкреслити, що Інструкція не вимагає під час проведення огляду місця ДТП та оформлення відповідних документів участі понять. Це, з одного боку, спрощує процедуру огляду, але з іншого – зменшує гарантії об'єктивності та достовірності отриманих даних та доказів у подальшому, на стадії розгляду справи або перегляду постанови тощо. Отже, залучення до проведення огляду місця ДТП понять є бажаною процедурою.

Адміністративне законодавство не визначає правового статусу понять в адміністративному провадженні. Але, пристосовуючи норми кримінально-процесуального законодавства до особливостей адміністративного провадження, можна визначити наступне. До участі у проведенні огляду місця ДТП без постраждалих поняті

можуть бути залучені у разі, якщо суб'єкт огляду (посадова особа ДАІ) визнає це за необхідне. Як поняті запрошуються особи, не заінтересовані у справі. Понятими не можуть бути потерпілі, родичі учасників ДТП, працівники органів дізнання і досудового слідства.

Не рекомендується користуватися послугами у якості понятих наступних осіб:

- неповнолітніх;
- осіб, що страждають фізичними чи психічними вадами;
- осіб, що не проживають постійно у даній місцевості;
- представників юридичної особи, водії якого є учасниками цієї

пригоди. Найбільш доцільно запрошувати як понятих досвідчених водіїв, які не мають відношення до даної пригоди [20, с. 7].

Поняті, присутні при проведенні огляду місця ДТП, засвідчують своїми підписами відповідність записів і креслень у схемі місця ДТП виконаним діям. На час огляду місця автопригоди поняті повинні знаходитись поруч з особою, яка проводить дані дії, бачити всі об'єкти, які досліджуються та фіксуються. Зауваження понятого з приводу проведених дій підлягають обов'язковому занесенню до схеми місця ДТП або можуть бути відбиті у окремому поясненні.

Участь експерта у відповідному провадженні на різних стадіях є дещо специфічною. Час допуску експерта до провадження у справах про адміністративні правопорушення у законодавстві визначено по-різному. Так, експерт залучається до справи у випадку необхідності на другій стадії при підготовці справи до розгляду за рішенням уповноваженого органу, у провадженні якого ця справа знаходиться, або на першій стадії – для вирішення питання про порушення адміністративної справи, що виглядає більш логічним та потребує свого нормативного закріплення у КУпАП [10, с. 13].

Сучасний рівень організації огляду місця ДТП припускає у його проведенні участь певних спеціалістів (експертів) у галузі автотехнічних, трасологічних та інших видів досліджень. Такі спеціалісти можуть бути запрошені для надання кваліфікованої допомоги під час первинного огляду місця ДТП (на першій стадії провадження), або взяти участь у проведенні додаткового (повторного) огляду.

Інший варіант – це залучення експерта після оформлення результатів огляду місця пригоди, якщо на місці ДТП працівник Державтоінспекції не може об'єктивно визначити особу, яка скоїла

адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, або відсутні прямі докази її вини (опосередкована участь спеціаліста). У такому випадку посадова особа ДАІ у триденний термін з моменту скоєння ДТП готує відповідний лист до регіонального підрозділу Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при МВС з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення у справі [27].

Спеціаліст (експерт), що залучається для огляду місця автопригоди, повинен відповідати двом основним вимогам:

а) бути компетентним у тих питаннях, що необхідно вирішувати на місці ДТП;

б) не бути зацікавленим у результатах розгляду справи.

За умов, коли учасником ДТП є особа, що не володіє мовою, якою проводиться огляд місця ДТП та оформлення його результатів запрошується перекладач. Серед прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності (основні учасники ДТП можуть потенційно стати такими особами) стаття 268 КУпАП передбачає право виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження. Відповідно до статті 274 КУпАП, перекладач призначається органом (посадовою особою), у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення. Перекладач зобов'язаний з'явитися на виклик органу (посадової особи) і зробити повно й точно доручений йому переклад.

Крім зазначених вище осіб, під час огляду місця ДТП можуть бути присутні також наступні категорії осіб:

- при наявності суттєвих недоліків в утриманні ділянки вулично-шляхової мережі (залізничного переїзду) або огороженні місця проведення дорожніх робіт – представники власника автомобільної дороги (вулиці, залізничного переїзду) або посадові особи дорожньо-експлуатаційної дільниці, відповідальні за дану ділянку дороги;

- якщо транспортний засіб учасників ДТП належить підприємству, установі, організації – представники адміністрації чи служби безпеки руху юридичної особи;

- якщо учасниками ДТП є водії цивільно-правова відповідальність або транспортний засіб яких застраховано – страховик, з яким укладено договір обов'язкового страхування,

страховий комісар або представник Моторного (транспортного) страхового бюро України.

Із визначення поняття «дорожньо-транспортна пригода» випливає, що це подія одним з результатів якої мають бути наслідки у вигляді матеріальних збитків, до яких належать втрати, яких юридична та (або) фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням або пошкодженням її речей, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права. Диспозиція статті 124 КУпАП містить перелік об'єктів яким у результаті ДТП може бути спричинено пошкодження – це: транспортні засоби, вантаж, автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди, дорожні споруди чи інше майно. Крім того, ДТП може сприяти незадовільний стан вулично-шляхової мережі. З відси випливає, що автопригода, її причини та наслідки зачіпає інтереси фізичної або юридичної особи, тягне за собою правові зобов'язання, юридичну відповідальність тощо).

Залежно від цього певні учасники як огляду місця ДТП, так і оформлення матеріалів ДТП взагалі (визначення винних у ДТП осіб) мають особисту зацікавленість у результатах зазначених процедур.

До них належать:

- а) учасники ДТП та можливо їх представники;
- б) треті особи, які через обставини виявились причетними до ДТП, та яким завдано матеріальної шкоди;
- в) представники страховиків, з якими учасниками ДТП укладено договір обов'язкового страхування, страховий комісар або представник Моторного (транспортного) страхового бюро України.

Зацікавленість таких учасників огляду місця ДТП природно випливає із законних прав та обов'язків, які виникають з приводу ДТП. Щодо інших учасників огляду місця ДТП (очевидців, понятих, спеціаліста або експерта), то відсутність особистої зацікавленості у результатах вирішення справи є умовою їх участі, а, отже, об'єктивності та неупередженості під час проведення огляду місця ДТП.

На підставі викладеного можна зробити висновки, що учасниками огляду місця ДТП є фізичні (посадові) особи наділені певними правами і обов'язками, які дозволяють їм брати участь у проведенні огляду місця ДТП з метою захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів інших громадян, а також

сприяти здійсненню об'єктивного та повного огляду місця ДТП та формального закріплення його результатів.

Суб'єктами огляду місця ДТП є учасники, що наділені владними повноваженнями своїми діями спрямовувати хід проведення огляду, приймати рішення та процесуально оформлювати результати проведення огляду місця ДТП з метою об'єктивного з'ясування обставин та умов скоєння ДТП, захисту прав і законних інтересів учасників автопригоди та третіх осіб.

Важливим питанням дотримання принципу законності під час проведення огляду місця ДТП є з'ясування правового статусу його учасників, тобто визначення їх прав та обов'язків. Єдиного адміністративно-правового акту, який регламентував би це питання немає. Отже, для визначення прав та обов'язків основних учасників огляду місця ДТП треба зробити правовий аналіз низки правових актів.

Учасники ДТП перш за все є учасниками дорожнього руху. Відповідні обов'язки осіб, причетних до ДТП регламентують ПДР України.

У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний:

а) негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди;

б) не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;

в) вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди.

З іншого боку учасник ДТП може бути потенційним винуватцем автопригоди, а звідси – притягнутим до адміністративної відповідальності (крім передбачених законодавством випадків). Таким чином, він наділяється правами особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, закріпленими у статті 268 КУпАП, а саме:

г) знайомитися з матеріалами справи;

д) давати пояснення;

е) подавати докази;

ж) заявляти клопотання;

з) виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження.

Відповідно до статті 63 Конституції України особа може взагалі відмовитися давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом.

Згідно зі статтею 43 закону України «Про інформацію» особа для забезпечення її прав, свобод і законних інтересів має право на одержання (вироблення) інформації про те, що стосується її особисто. Це стосується і застосування будь-яким з учасників ДТП фото-, кінозйомки або відеозапису під час проведення огляду місця ДТП та використання отриманих даних у якості доказів у порядку, передбаченому статтею 251 КУпАП.

Враховуючи наведене, можна окреслити основні права та обов'язки учасника ДТП (водія) під час проведення огляду місця автопригоди без постраждалих (у межах адміністративного провадження).

До його прав належить:

- бути присутнім під час проведення огляду місця ДТП;
- брати участь у проведенні дій щодо огляду місця ДТП, ознайомлюватися з правильністю фіксації його результатів у відповідних процесуальних документах (схемі огляду ДТП);
- давати пояснення або відмовитися давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом;
- подавати докази, звертати увагу присутніх суб'єктів та учасників огляду на докази, вимагати правильної їх фіксації у процесуальних документах;
- заявляти клопотання;
- виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться огляд та заповнюються процесуальні документи;
- проводити фото-, кінозйомку, відеозапис окремих об'єктів (елементів) місця ДТП або проведення огляду місця ДТП цілком;
- оскаржувати дії суб'єктів проведення огляду місця ДТП у встановленому законом порядку.

До його обов'язків належить:

- негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди;

- не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;
- вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди;
- надати можливість оглянути транспортний засіб та перевірити його технічний стан.

Висновки до розділу 1

Результати дослідження адміністративно-правових аспектів огляду місця ДТП дозволяють здійснити ряд теоретичних та прикладних висновків.

1. Враховуючи зміст статті 286 КК України та статті 124 КУпАП поза увагою законодавця залишаються наслідки ДТП у вигляді спричинення потерпілому легких тілесних ушкоджень.

2. В адміністративному провадженні огляд місця дорожньо-транспортної пригоди – це процесуальна дія, яка провадиться уповноваженими суб'єктами з метою встановлення наявності факту дорожньо-транспортної пригоди, з'ясування обставин та одержання доказів шляхом візуального спостереження і дослідження слідів делікту та інших матеріальних джерел доказової інформації.

Огляд місця пригоди як процесуальний захід природно входить до стадії порушення справи про адміністративне правопорушення.

3. Загальні завдання огляду ДТП впливають із його визначення і полягають у наступному:

- дослідження і фіксація обстановки на місці пригоди;
- виявлення, фіксація слідів та інших речових доказів, які мають відношення до автопригоди;
- виявлення обставин і даних, що можуть бути використані для встановлення та розшуку водіїв транспортних засобів та інших учасників ДТП, що залишили на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні;
- установлення причин і умов, що сприяли вчиненню правопорушення та скоєння ДТП.

4. Місце ДТП – це обмежена за периметром ділянка дороги (проїжджа частина, узбіччя, тротуари і т.ін.), на якій розташовані об'єкти, які мають відношення до ДТП (транспортні засоби; деталі транспортних засобів, які відокремилися; вантажі, що випали; осип ґрунту, осколки скла; патьоки рідини, сліди переміщення транспортних засобів і т.ін.). Визначення конкретних меж та об'єктів огляду місця події у кожному окремому випадку ДТП покладається виключно на уповноваженого суб'єкта, який здійснює цей захід.

5. Огляд місця події (ДТП) є невід'ємним обов'язковим елементом з'ясування обставин події та встановлення (доказування) вини особи у справах про адміністративні правопорушення,

передбачених статтею 124 КУпАП. Не зважаючи на це, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання у адміністративному провадженні.

6. На сьогодні, єдиними, визначеними у відомчих нормативних актах документами, що мають складатися за результатами огляду місця ДТП без постраждалих є схема місця ДТП та акт обстеження дорожніх умов у місці ДТП.

7. Обстеження дорожніх умов у місці скоєння ДТП є додатковою складовою огляду місця ДТП.

8. Документальним оформленням огляду місця ДТП без постраждалих за участю застрахованих транспортних засобів є заповнення за взаємною згодою учасниками ДТП встановленого бланку повідомлення про ДТП. У такому випадку особи винні у ДТП до адміністративної відповідальності не притягаються (згідно з приміткою до статті 124 КУпАП).

9. Учасниками огляду місця ДТП є фізичні (посадові) особи наділені певними правами і обов'язками, які дозволяють їм брати участь у проведенні огляду місця ДТП для захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів інших громадян, а також сприяти здійсненню об'єктивного та повного огляду місця ДТП та формального закріплення його результатів.

10. Суб'єктами огляду місця ДТП є учасники, що наділені владними повноваженнями своїми діями спрямовувати хід проведення огляду, приймати рішення та процесуально оформлювати результати проведення огляду місця ДТП з метою об'єктивного з'ясування обставин та умов скоєння ДТП, захисту прав і законних інтересів учасників автопригоди та третіх осіб.

11. Учасників огляду місця ДТП за певними ознаками залежно від обставин ДТП та інших юридичних фактів можна розподілити за наступною класифікацією:

б) залежно від правового статусу та наявності владних повноважень – на лідируючих суб'єктів та інших учасників проведення огляду місця ДТП;

в) залежно від обов'язковості участі у проведенні огляду місця ДТП – на обов'язково присутніх та таких, учать яких може бути не обов'язковою;

г) залежно від особистої зацікавленості особи – на зацікавлених учасників огляду місця ДТП та тих, які особистих інтересів у результатах огляду місця ДТП не мають.

На завершення першого розділу можна навести висловлення одного автора: «слід пам'ятати, що неправильна поведінка водіїв, зацікавлених осіб (інших осіб), незнання порядку, способу розслідування ДТП, зокрема збору доказів і методики захисту від пред'явлення звинувачення, може обернутися тим, що винною визнають ту особу, яка фактично не є нею, а з цього слід зробити висновок, що і збиток, отриманий у результаті ДТП, буде покладено на неї...» [6, с. 312].

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ.

2.1. Виявлення та фіксація слідів під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.

Одержавши повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, працівники ДАІ повинні виїхати для його оформлення як можна швидше, а прибувши на місце події зобов'язані:

а) доповісти черговому, командирі підрозділу або особі, яка його заміщає, про обставини події (особливо якщо є постраждалі, або ДТП мало місце за участю небезпечного вантажу), про небезпечний вантаж, зону ураження тощо) та чітко виконує доручення останнього щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

б) ужити заходів з огороження місця пригоди необхідною кількістю тимчасових технічних засобів регулювання дорожнім рухом (направляючі конуси, огорожувальна стрічка, дорожні знаки, інформаційні щити «Увага! Оформлення ДТП», інше) та одночасно надати першу медичну допомогу потерпілим і доставити їх до медичних закладів.

в) зібрати інформацію про постраждалих (за їх наявності), у які медичні заклади і ким вони відправлені.

г) з'ясувати тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких до прибуття слідчо-оперативної групи були відправлені постраждалі.

д) у присутності двох свідків зафіксувати місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП.

е) установити транспортні засоби, водіїв, пасажирів та інших осіб причетних до ДТП, її свідків і забезпечити присутність вказаних осіб на місці пригоди до прибуття слідчо-оперативної групи (у випадку наявності постраждалих у ДТП). Опитати їх про обставини пригоди і записати установчі дані.

ж) забезпечити охорону місця пригоди та вжити заходів до збереження слідів та речових доказів.

з) вжити заходів до поновлення руху повз місце пригоди або організувати його об'їзд по безпечному маршруту [28].

Виїзд для огляду місця події та оформлення ДТП повинен бути зроблений негайно (навіть уночі, у погану погоду й т.п.). Це обумовлюється тим, що в умовах міста або іншого населеного пункту, а також на заміських трасах з інтенсивним рухом дуже важко зберегти в незмінному вигляді саме місце ДТП, тому що необхідно зробити розчищення вулиці, відвести ушкоджений транспорт і налагодити нормальний рух.

До того ж, самі по собі сліди на місці події швидко зникають, змінюють свій характер під впливом зовнішніх умов (наприклад, атмосферних опадів), а також можуть бути навмисне знищені тими або іншими особами.

До виїзду на місце події працівники ДАІ повинні максимально швидко підготуватися до огляду. Підготовка в основному складається у наступному:

а) вжити заходів щодо охорони місця дорожньо-транспортної пригоди, здійснити виклик аварійних автомашин і надати медичну допомогу (викликати лікаря і т.п.), якщо це не було зроблено з якихось причин;

б) при можливості організації руху в об'їзд місця, де відбулася аварія, наїзд і т.п., без шкоди для нормального руху транспорту, розпорядитися про тимчасове закриття проїзду на даній ділянці вулиці (дороги), пустити, наприклад, транспорт в об'їзд по сусідній вулиці і т.п.;

г) якщо місце події знаходиться в безлюдній місцевості, то взяти з собою і понятих.

Прибувши на місце події, у першу чергу необхідно перевірити, як організована охорона і надати допомогу постраждалим (якщо вона не була надана). Необхідно відразу ж перевірити у водія наявність документів на право керування і розпорядження цим транспортним засобом.

Після цього, видаливши з місця події всіх сторонніх осіб, провівши огляд місцевості і поговоривши з учасниками події, свідками-очевидцями, а також особами, які першими прибули на місце події, складається план подальших дій.

Характер пропонованих у процесі опитування питань буде трохи різний, залежно від того зникли або перебувають на місці події автомобіль і його водій.

У всякому разі, необхідно встановити наступне:

- 1) Що відбулося на місці пригоди і хто очевидці (їхні адреси, прізвища)?
- 2) За яких обставин відбулася подія?
- 3) Чи не піддавалася обстановка місця події зміні й що було зроблено, якщо вона змінювалася?
- 4) Де аварійний автомобіль і його водій (коли автомашина вже відведена в гараж або інше місце)?
- 5) Хто водій автомобіля і який його стан?
- 6) Якщо транспортний засіб зник, то тип автомобіля, його колір, номерний знак, коли і у якому напрямку зник?
- 7) Чи не знає хто-небудь водія або організації, який належить транспортний засіб?
- 8) Чи не знаком хто з особами, які перебували в автомобілі, що зник?
- 9) Коли відбулася дорожньо-транспортна пригода і т.д.?

Перш ніж приступити безпосередньо до огляду місця події, необхідно підібрати понятих. Бажано, щоб понятими були особи, що розбираються у проведенні вимірювань і, звичайно, не зацікавлені у вирішенні справи (на це було звернуто увагу у попередньому розділі). Не слід залучати в якості понятих працівників міліції, прокуратури і т.п.

Перш ніж приступитися до огляду, слід сфотографувати з високої точки (наприклад, з кузова автомобіля) загальний вид місця події (знімки, що орієнтують) і з 2-х або 4-х точок великим планом зафіксувати взаємне розташування транспортних засобів стосовно навколишніх об'єктів. При необхідності можна застосовувати методи панорамної і вимірювальної зйомки (оглядові знімки).

Після фотозйомки необхідно приступати до огляду. На цьому етапі постає питання: з чого саме почати огляд на місці події, і в яких межах його провадити?

Як було зазначено у попередньому розділі нормативно визначених меж огляду місця події не існує, і це зрозуміло. Адже важко заздалегідь універсально та чітко їх визначити, тому що вони (межі огляду) багато в чому залежать від конкретного випадку (особливості місцевості, унікальність розвитку подій тощо). Однак мінімальними границями місця події, якщо транспортний засіб зник з місця пригоди, треба, у всякому разі, вважати ділянку дороги, довжиною в 400 метрів (200 метрів назад від місця, де стався наїзд

або зіткнення, і 200 метрів уперед від нього). Межі огляду можуть бути розширені, якщо за обставинами справи автомобіль, зникаючи з місця події, додатково скоїв наїзд на будівлі, дорожні знаки, дерева і т.п., а також, коли необхідно визначити його гальмівний шлях і зафіксувати всі прилеглі дорожні знаки.

Під час вирішення питання, з чого починати огляд на місці ДТП, існують різні думки. Деякі автори вважають, що у всіх випадках починати огляд місця події треба не з пошкоджених у ДТП автомобілів, а з ділянки вулиці (дороги), на якій можуть зберегтися сліди події, які треба якнайшвидше зафіксувати, щоб уникнути їхнього псування. Інші фахівці також дотримуються думки, що починати огляд треба з дослідження дорожньої ділянки, а вже потім переходити до огляду безпосереднього місця події, тому що така послідовність під час огляду місця пригоди обумовлюється великою небезпекою в зміні обстановки місця події, у знищенні речових доказів і слідів автотранспорту, що особливо підсилюється в умовах магістральних доріг і вулиць, де рух транспорту найбільш інтенсивний або за несприятливих погодних умов.

Щоб з практичного погляду розв'язати це питання необхідно виходити з першочергових завдань, що стоять перед працівником ДАІ у кожному конкретному випадку огляду. Наприклад, коли автомобіль зник з місця події, то шляхом огляду в першу чергу необхідно зібрати дані (особливо, коли немає свідків-очевидців), що дозволило б негайно організувати оперативно-розшукові заходи. Причому такі дані повинні бути зібрані максимально швидко, інакше ці заходи не будуть мати належного успіху. Тому в таких випадках першочергове значення має біглий огляд дорожньої ділянки, на якій можуть бути сліди від автомобіля.

Огляд місця ДТП доцільно проводити за такими етапами:

1. Огляд дорожньої ділянки.
2. Огляд безпосереднього місця події (виявлення й фіксація слідів безпосередньо на місці аварії, наїзду, зіткнення, перекидання і т.ін.).
3. Огляд автомобілів та інших транспортних засобів (що причетні до автопригоди).

Послідовність дотримання цих етапів залежить від конкретної обстановки ДТП, про що говорилося раніше.

На місці події можуть підлягати дослідженню наступні сліди:

- залишені транспортними засобами;
- залишені відкинутими об'єктами;
- залишені потерпілим при наїзді;
- залишені на транспортних засобах і потерпілих [35, с. 41].

2.1.1. Сліди, залишені транспортними засобами.

На місці ДТП утворюється складна матеріальна обстановка, що несе різноманітну інформацію. Саме місце ДТП поєднує у собі величезну кількість динамічних слідів, що з'явилися внаслідок дії сил інерції, відцентрованих, тягових сил, сил опору руху тощо, що створює певну специфіку їх розташування і відображення зовнішньої будови об'єкта, що залишив сліди [7, с. 29-30].

Найбільш значна й інформативна група – сліди коліс транспортних засобів у вигляді кочення, юза, заносу. Дуже часто у процесі ДТП ці сліди поєднуються, змішуються або чергуються (див. малюнок 1).



Малюнок 1. Розташування слідів на місці дорожньо-транспортної пригоди.

Сліди шин автомобілів, їхній вимір.

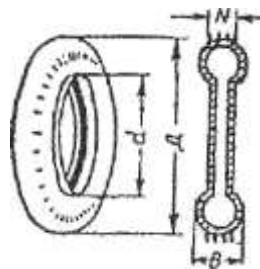
Шиною автомобіля називається комплект, що складається з камери (у разі застосування камерної конструкції колеса), покришки, що залишає слід на дорозі, і прокладки між камерою й обідом колеса.

На зовнішній стороні покришки автомобільної шини позначаються її розміри. Розміри шин вказуються звичайно в дюймах або в міліметрах. На автомобільних шинах низького тиску (1.75-5.5атм) позначаються розміри ширини профілю (N) і внутрішнього діаметра шини (d), розділені знаками «-» ($N-d$), але вони можуть позначатися також у мм (див. малюнок 2).

На автомобільних шинах високого тиску (5.5-7атм) позначаються розміри зовнішнього діаметра (D) і ширини профілю (N), розділені знаками «х» ($D \times N$).

Крім розмірів на шинах проставлена: марка заводу, номер шини, рік і місце виготовлення, норма складності (букви «НС» або «-»), означають кількість шарів корду (металокорду), номер ДСТ чи ТУ, модель шини. Завод-виготовлювач відбиває час випуску й номер шини, як правило, одним записом. Наприклад, позначення: «ЯУх 97, 8321936, ДО 175 х 13» читається так: «Ярославський завод, травень 1997 року, № 8321936, гума радіальна, розмір 175 х 13».

Варто мати на увазі, що в ряді випадків той або інший розмір шини, зазначений у позначенні (зовнішній, внутрішній діаметр або ширина профілю), відрізняється від цього розміру шини даної моделі. Позначення розмірів умовні. На автомашинах можуть установлюватися шини різних моделей з однаковим позначенням розмірів. На автомашинах деяких моделей установлюються шини з різними (звичайно двома сусідніми) позначеннями.



Малюнок. 2. Схема автомобільної шини:

D — зовнішній діаметр; d — внутрішній діаметр; N — ширина профілю;
 B — ширина протектора

Аналізуючи сліди гальмування, потрібно мати на увазі: початок фактичного гальмування не збігається з початком видимого сліду (автомашина вже сповільнює рух, а малюнок протектора ще не відбиває цього процесу на дорозі).

Довжина гальмового шляху заміряється від початкового видимого відбитка протектора (у його відсутність — від початкового сліду ковзання) до закінчення чітко видимого сліду протектора (або сліду ковзання).

Точне знання довжини гальмового шляху даного транспортного засобу має істотне значення, тому що ця величина є вихідною при

обчисленні швидкості руху автомашини в момент ДТП, визначенні повного зупинного шляху й установленні технічної можливості запобігання шкідливих наслідків. Не можна залишити без уваги зовнішній вигляд (відбиття) гальмового шляху, на якому бувають:

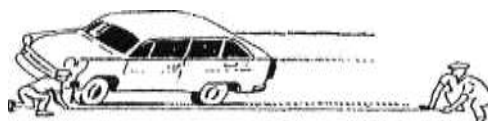
- відбитки чітко вираженого малюнка протектора;
- сліди ковзання коліс по асфальтовому покриттю (слід «юза»);
- ознаки зсуву, коли відбиток малюнка протектора переходить у слід ковзання або, навпаки, здобуває характер ковзання не обертового колеса.

Якщо сліди правих і лівих коліс різні по довжині, то заміряють окремо довжину кожного сліду. Гальмовий слід може бути не суцільним, а переривчастим. Фіксувати потрібно як довжину всіх характерних ділянок кожного сліду, так і відстані між ними, фотографувати сліди, а потім описати кожен ділянку сліду.

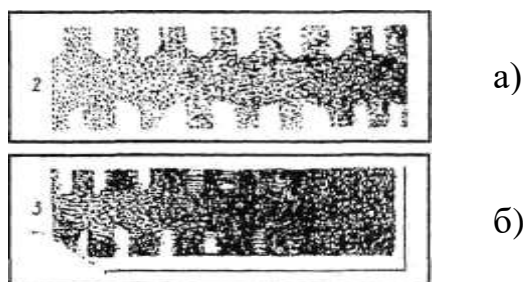
Як було зазначено, сліди коліс ТЗ утворюють найбільш значну і інформативну групу інформативних джерел, які можуть бути на місці ДТП.

Сліди кочення, що представляють собою відбитки протектора колеса, можуть розташовуватися як у безпосередній близькості місця наїзду, зіткнення, так і відносно далеко від нього. При виявленні слідів кочення необхідно встановити їхню належність конкретному автомобілю (або групову належність, якщо ТЗ зник).

Варто зафіксувати довжину, ширину, конфігурацію і колію сліду, указати характеристику та розміри елементів малюнка протектора (див. малюнок 3 та 4). Якщо слід прямолінійний, фіксують його розташування стосовно краю дороги на початку і кінці сліду, якщо він має іншу конфігурацію, то його ділять на ділянки, вимірюють і наносять на масштабну схему його траєкторію, розміри кожної ділянки, а також відстані від краю дорожнього покриття.



Малюнок 3. Слід автомобіля з одинарними задніми колесами



*Малюнок 4. Слід юзу автомобіля.
 а) слід гальмування протектора з одночасним провертанням колеса.
 б) слід при блокуванні колеса (юз).*

Фотографування слідів кочення провадять методом панорамної фотозйомки з масштабом (звичайно використовують рулетку), при цьому в кадр необхідно включити точку відрахунку (тобто який-небудь постійний предмет дорожньої обстановки, по якому можна орієнтувати слід на місці події). При фіксації слідів способом детальної фотозйомки вибирають найбільш чіткі ділянки з відображенням характерних ознак, якщо такі виявлені. При наявності об'ємних слідів роблять гіпсовий зліпок з ділянок, де відобразилися особисті ознаки, придатні для класифікаційних та ідентифікаційних досліджень. За умови проведення огляду місця ДТП у межах адміністративного провадження такі дії не є обов'язковими але бажаними для повноти доказової бази у справі.

Сліди юзу характеризують рух автомобіля в загальмованому стані. Вони являють собою сліди тертя колеса об дорожнє покриття. Ширина кожного сліду свідчить про площу контакту колеса з дорожнім покриттям, відстань між однойменними частинами двох паралельних слідів відповідає колії автомобіля, а поздовжні траси, утворені деталями елементів малюнка протектора, повинні чергуватися відповідно до виступів утворюючих елементів, що має важливе значення для встановлення належності сліду конкретному автомобілю. Сліди юзу можуть розташовуватися як безпосередньо перед місцем зіткнення (наїзду, перекидання), так і після нього. Вони можуть бути прямолінійними (див. малюнок 5) й трохи дугоподібними.

Початок слідів юзу звичайно виражений менш чітко, чим закінчення. Для визначення точки або лінії початку сліду зручніше розглядати його з деякої відстані під невеликим кутом. При цьому потрібний асистент, що відзначить зазначену точку.

У деяких випадках можна визначити початок сліду по дрібних лунках і подряпинах, які утворюються при зсуві камінчиків, часток ґрунту, піску та інших дрібних об'єктів колесом.

Закінчення сліду звичайно визначається чіткою темною лінією, на якій утворюються скупчення бруду, залишки гуми, захоплені при ковзанні заглибленнями протектора.

У слідах юзу можуть спостерігатися розриви, викликані відривом колеса від поверхні дороги або короткочасним припиненням натискання на педаль гальма.

При відриві колеса від поверхні дороги утворюються короткі і множинні розриви. Вони викликані малим навантаженням на задню вісь, у результаті чого колеса підстрибують на нерівностях дороги. Розриви сліду, викликані натисканням на педаль гальма, досить значні, набагато більші, ніж при відриві коліс від дороги. Це викликано тим, що за час реакції водія і час спрацьовування гальмівної системи ТЗ переміщається на відносно велику відстань.

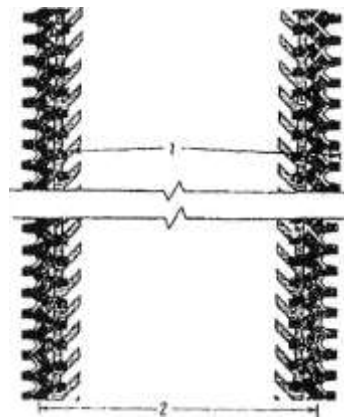
У результаті припинення гальмування наприкінці сліду може відбутися його зсув, особливо в тих випадках, коли під час гальмування колеса автомобіля були вивернуті. У такому сліді необхідно зафіксувати окремо прямолінійну ділянку і ділянку відхилення (його довжину, ширину, характер кривизни). При уважному огляді ділянки відхилення можна виявити відображення конфігурації елементів малюнка протектора або зміни в напрямку поздовжніх трас (див. малюнок б). У сукупності з іншими даними це дозволить зробити висновок про те, що автомобіль наприкінці сліду перебував у розгальмованому стані, і судити про подальший напрямок його руху.

Якщо слід юзу суцільний або з розривами, утвореними відривом коліс від дороги (короткі розриви), то його треба вимірювати повністю, від початку до кінця (без врахування розривів). При виявленні сліду юзу з розривом у результаті припинення гальмування виміряється кожна ділянка гальмування, розрив виміряється окремо.

Прямолінійні сліди фіксують у двох точках від краю дороги (узбіччя): на початку й кінці, дугоподібні – як мінімум у трьох точках: на початку, кінці і середині (у найбільш віддаленій точці від краю дороги).

При огляді слідів юзу потрібно встановити, якому ТЗ вони належать, яке їхнє розташування стосовно інших ТЗ і слідів, зафіксованих після ДТП.

Сліди бажано зафіксувати за допомогою оглядової фотозйомки, включивши в кадр нерухомий орієнтир.



Малюнок 5. Визначення колії одинарних (задніх коліс):
1 - по лівих (правих) границях слідів коліс; 2 - по середнім лініям слідів коліс

Сліди заносу незагальмованого ТЗ являють собою криволінійні сліди ковзання, на поверхні яких спостерігаються розташовані під кутом траси, утворені виступами малюнка протектора.



Малюнок 6. Схеми місць удару при зіткненні:
а - місце удару, обумовлена по зсуві обертових коліс: 1 - слід обертового колеса, зміщеного вбік при ударі;
2 - місцезнаходження колеса в точці удару; 3 - напрямок руху колеса перед зіткненням;
б - місце удару, обумовлена по зсуві блокованих коліс

Ознакою слідів заносу є вихід слідів задніх коліс за межі колії передніх. Початок і закінчення слідів визначається так само, як й у слідах юзу.

При наявності слідів ковзання із заносу необхідно виміряти довжину сліду кожного колеса з урахуванням кривизни. На схемі і

фотознімках слідів потрібно відзначити початок і закінчення кожного сліду коліс (лівого заднього, правого заднього, лівого переднього, правого переднього). На схемі позначається конфігурація слідів у масштабі, для чого можна використати шаблон або макет автомобіля в масштабі, замість коліс у якого використається грифель, або крейда.

Необхідно зафіксувати відстань між парними слідами (передніх і задніх) коліс у декількох точках. Якщо в слідах проглядаються траси, розташовані під кутом, варто визначити кут нахилу трас, і зафіксувати їх за допомогою масштабної фотозйомки. Кожен слід бажано розділити на окремі ділянки, і зафіксувати послідовно кожен ділянку стосовно краю дороги. Сліди доцільно фотографувати за допомогою фотозйомки, що у подальшому створює більш наглядне уявлення про природу походження цих слідів.

Сліди ковзання частин транспортного засобу.

Ці сліди мають важливе значення при визначенні місця зіткнення й характеру переміщення ТЗ після удару. Оскільки на дорозі нерідко зустрічаються ушкодження дорожнього покриття у вигляді ям, тріщин, подряпин та ін., треба віддиференціювати ці ушкодження від виниклих при ДТП.

Подряпини, вибої, притертості на покритті дороги, що залишають ушкодженими частинами ТЗ, такими як підвіска, нижні частини двигуна, коробки передач, карданного валу ті ін., звичайно утворюються (починаються) у тому місці, де ушкоджена (деформована) частина вступила в контакт із поверхнею дороги. Початок такого сліду досить точно визначає місце положення ТЗ на дорозі в момент удару. Як правило, сліди від деформованих нижніх частин ТЗ мають довжину до повного їхнього зупинення, і характеризують рух після удару. У слідах можуть відобразитися рельєф краю деформованої деталі, нашарування фарби, іржі й т.п.

Такі сліди необхідно зафіксувати шляхом описів, указавши їхню форму, розміри, відстань від краю дороги і інших об'єктів дорожньої обстановки, сфотографувати за допомогою оглядової фотозйомки, і фотозйомки, що орієнтує, а також окремі деталі - великим планом у масштабі для наступного ідентифікаційного дослідження в лабораторних умовах. Бажано зробити зіскрібки нашарувань для їх фізико-хімічного дослідження.

Траси, що залишені ободом колеса при ушкодженні шини або підвіски, нерідко мають значну довжину, можуть починатися на протилежній стороні стосовно місця, де відбулося ДТП. Початок таких трас свідчить про рух ТЗ на спущеному колесі або без колеса (якщо воно відділено).

Слід оглянути прилягаючий до початку таких трас ділянку дороги, дорожні об'єкти й предмети пришляхової обстановки для встановлення причини ушкодження колеса або підвіски.

Сліди являють собою траси-подряпини в напрямку руху ТЗ. Якщо сліди починаються в зоні ДТП, необхідно оглянути дорогу в напрямку руху ТЗ до зіткнення (наїзду, перекидання) з метою встановлення сліду руху на спущеному колесі. Такий слід зовні схожий на слід юза – одинарний, ширше сліду гальмування (тому що площа контакту шини з дорогою більше), зазвичай не буває прямолінійним. Сліди фіксують так само, як і сліди контакту нижніх деталей ТЗ – вибоїни, подряпини, притертості.

Якщо у результаті ДТП відбулося перекидання ТЗ, то при русі в процесі перекидання на дорозі виникають множинні подряпини й притертості лакофарбового покриття. Такі сліди характеризують рух ТЗ при перекиданні, тому подряпини потрібно фіксувати таким чином, щоб можна було визначити напрямок руху перекинутого ТЗ стосовно поздовжньої осі дороги. По співвідношенню трас на дорозі і кузові автомобіля можна визначити послідовність перекидання.

На місці події варто визначити початок і кінець слідів перекидання. Початок ковзання, звичайно характеризується меншою і менш яскраво вираженою кількістю трас, а наприкінці спостерігаються значні притертості, скупчення часток ґрунту, піску. Фотографування слідів краще провести зверху, щоб було видно напрямок трас.

Ділянки дрібних часток, що обсипалися.

До них відносяться найрізноманітніші об'єкти: шматочки землі, лакофарбового покриття, осколки стекол фар і інших приладів зовнішнього освітлення, сигналізації, осколки стекол вікон ТЗ, плями та краплі рідини, що випливає із ТЗ, плями від вихлопних газів.

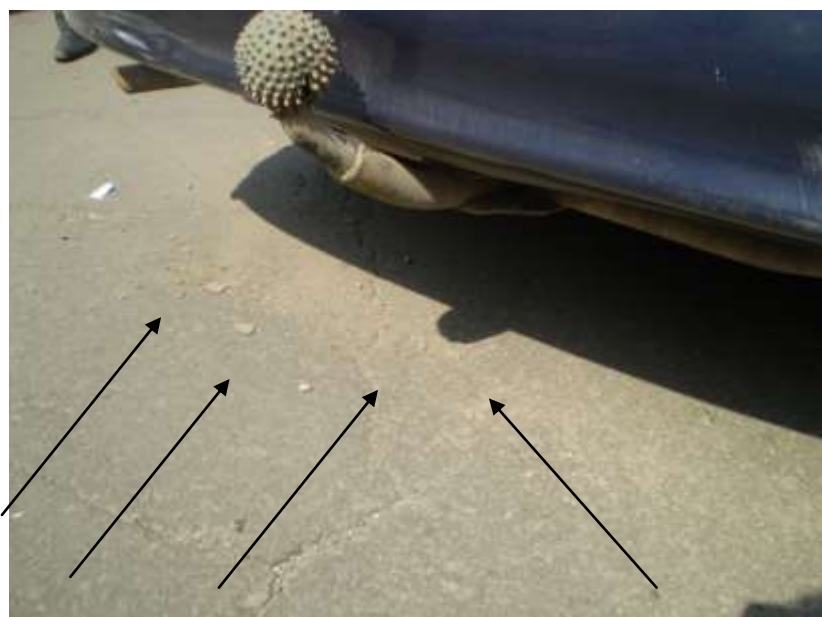
При перекиданнях і зіткненнях відбувається велике утворення згаданих слідів. І головне не просто виявити й зафіксувати їх, а проаналізувати й досліджувати. При виявленні землі, що

обсипалася, треба по можливості встановити, з якого місця, і з якого ТЗ відбулося відділення. Від сильного удару бруд на деталях ТЗ розбивається на дрібні шматочки (у пил) (див. малюнок 8) і обсипається близько від місця удару; більші шматки можуть відокремлюватися в процесі наступного руху від струсу.



Малюнок 7. Ділянка дрібних часток, що осипались

Тому варто вказувати не тільки форму й розміри зони розкиду землі, але і її якісну характеристику.



Малюнок 8 – Осип ґрунту з під заднього бамперу автомобіля

Те ж саме відноситься й до зон скла, що обсіпалося. Необхідно провести якісний аналіз осколків, що становлять цю зону, відзначивши, де саме розташовуються осколки фар, що свідчать про первісний контакт, підфарників, лобових і бічних стекол. На місці слід уточнити, які скляні деталі якого ТЗ розбиті, установити й зафіксувати їхнє місце розташування на дорозі.

Осколки, що обсіпалися з лобових і бічних стекол при перекиданні дозволяють визначити місце перекидання.

Ділянки лакофарбового покриття обсіпаються на дорозі не великою масою, а у вигляді окремих шматочків, які легко переміщуються, тому їх потрібно фіксувати негайно. На місці події бажано відразу встановити, якому ТЗ вони належать, і від якої деталі (частини) відділені.

По шматочках, що відокремилися, лакофарбового покриття можна ідентифікувати автомобіль, що зник, або в сукупності з іншими слідами встановити місце наїзду, зіткнення. На місці події слід зазначити місце розташування шматочків лакофарбового покриття і вилучити їх у конверт для дослідження в лабораторних умовах.

Особливості фіксування осипу бруду, осколків і лакофарбового покриття укладаються в тім, що крім фіксації зони осипу по довжині, ширині, відстані від краю дороги варто чітко вказати, де перебувають конкретні шматочки певних деталей конкретних ТЗ. Під час фотозйомки, що бажано провадити зверху, необхідно позначити цифрами або обвести ділянки розбитих стекол висвітлення, лакофарбового покриття, щоб їхнє положення було зафіксовано. На схемі, виконаної в масштабі, потрібно відзначити форму та розміри ділянок, виділених у зоні основного осипу, також указати їхню відстань стосовно краю дороги й предметам дорожньої обстановки.

При виявленні крапель і потьоків рідини варто зафіксувати їхню форму, розміри й місце розташування на дорозі, по можливості, визначивши, звідки вилілась рідина.

Більша калюжа або потьок рідини свідчить про те, що в цьому місці стояло ТЗ. Краплі, що утворюються в процесі руху ТЗ, мають грушоподібну форму, вузький кінець їх звернений убік руху ТЗ.

Пляма від вихлопних газів утвориться від зупинившогося ТЗ і по ньому можна судити, де стояв автомобіль.

Доріжку слідів крапель необхідно виміряти по довжині, зафіксувати її напрямком, відстань від краю дороги і стосовно предметів дорожньої обстановки. Аналогічно фіксуються потьоки рідини і плями. Фотографування провадиться оглядовою і вузловою фотозйомкою з масштабною лінійкою.

2.1.2. Сліди, залишені відкинутими об'єктами.

У процесі ДТП (особливо при ковзних, дотичних контактах) відбувається відділення деталей і частин ТЗ. Така деталь, що відокремилася, повинна переміщатися в напрямку руху ТЗ, якщо на шляху її не зустрілася перешкода, що може змінити напрямок руху.

Деталі, що відокремилися, і частини залишають на шляху свого руху сліди у вигляді подряпин, вибоїв, притертостей, слідів волошіння. Легкі деталі можуть не залишити видимих слідів на асфальтовому покритті, але залишать їх на м'якому ґрунті, снігу, вологому піску, трав'яному покритті за межами дороги.

Вибоїна може відображати частково конфігурацію й розміри слідоутворюючої деталі. Подряпини й притертості у вигляді трас указують напрямком руху об'єкта, що відокремився.

На місці події потрібно постаратися встановити приналежність сліду певному об'єкту, що оставив слід, а також приналежність цього об'єкта конкретному ТЗ. Сліди руху об'єктів, що відокремилися, фіксуються так само, як і сліди руху деформованих деталей ТЗ. У процесі фіксації необхідно виділити ознаки напрямку руху – траси, орієнтувати їх стосовно поздовжньої осі дороги, визначити кут їхнього відхилення від неї.

2.1.3. Сліди на транспортних засобах.

Залежно від характеру ушкоджень і слідів, а також розв'язуваних надалі експертних завдань, фіксація може бути зроблена шляхом виміру, фотографування й опису.

Огляд транспортних засобів проводиться або на місці ДТП, або на місці виявлення транспортного засобу. У першому випадку огляд проводиться в рамках огляду місця ДТП, другий випадок – це самостійна процесуальна дія.

Для чого проводиться огляд транспортних засобів:

- щоб виявити сліди, що утворилися під час аварії;
- відновити механізм події;
- установити технічний стан транспортного засобу.

Виявлення явних слідів і ушкоджень автомашини найчастіше не представляє труднощів – вони досить добре видні. Слід описати розміри, форму, розташування й характер ушкодження розбитої фари, підфарника, бампера, крила, лобового скла. Але, тому що, словесна характеристика ушкоджень не дає повного уявлення про них, вони повинні бути обов'язково сфотографовані.

Аналіз слідів із метою відновлення механізму події доцільно проводити за участю спеціаліста-автотехніка й криміналіста-трасолога, які можуть надати допомогу в з'ясуванні механізму утворення слідів по взаємному розташуванню об'єктів на місцевості, по ушкодженнях автомашини (автомашин). Установлення технічного стану транспортних засобів вимагає спеціальних пізнань. Огляд проводять, як правило, за участю спеціаліста-автотехніка, якому належить зафіксувати стан гальмової системи, рульового керування, шин, освітлювальних приборів.

Опис ушкоджень аварійного походження із вказівкою механізмів і деталей, що впливають на безпеку руху, з додатком фотографій загального виду руйнувань, а також серії вузлових знімків – окремих агрегатів у тому числі, повинні бути конкретними і доступними для сприйняття всіма учасниками процесу.

У протоколі огляду відзначається ще й вид автомобіля, розподіл вантажів у кузові.

Практичний огляд ТЗ переслідує також іншу, не менш (якщо не більше) важливу мету:

- одержати достатні дані для подання в суд чіткого опису загального стану транспортного засобу;
- визначити, міг чи ні, той, або інший вузол ТЗ сприяти виникненню події;
- зафіксувати розміри первинних, виниклих при ударі, і викликаних вторинних ушкоджень, порівняти їх з ушкодженнями інших транспортних засобів і об'єктів;
- виявити сліди, на підставі яких можна судити про контакт з іншими фізичними об'єктами, і в тому числі із транспортними засобами, особливо у випадках, коли один з водіїв з місця події зник;

- виявити істотні розходження між заводською інструкцією (технічною характеристикою) і фактичними параметрами;
- переконатися в тім, що системи й механізми, у відношенні яких є сумніви, дійсно могли виконувати свої функції;
- ідентифікувати, вилучити, забезпечити схоронність і процесуально закріпити предмети й об'єкти, що підлягають дослідженню;
- закріпити необхідні дані з метою їхнього використання при проведенні слідчого експерименту із залученням транспортного засобу такої ж марки, але в справному стані.

2.2. Обстеження (огляд) транспортного засобу за його окремими «зонами».

Для того щоб розібратися в причинах аварії, працівник ДАІ повинен піддати автомобіль (автомобілі) ретельному візуальному обстеженню з метою виявити й зафіксувати факти, що мають значення для справи (не тільки ті, які в момент обстеження здаються важливими).

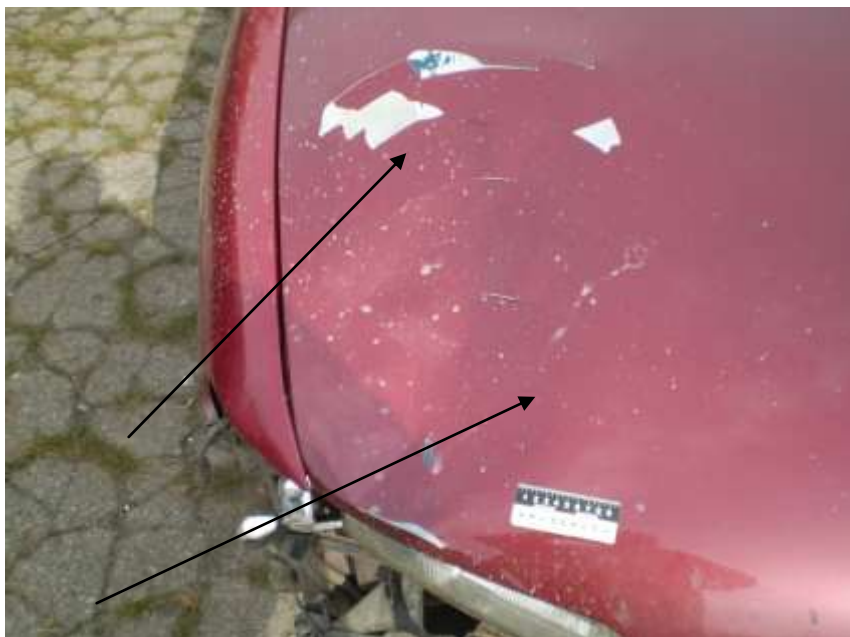
Фіксувати факти необхідно у формі записів, фотографій, відеозаписів, замальовок і т.д. Необхідно відобразити наявність і характер ушкоджень автомобілів, що зштовхнулися, висоту розташування й розміри вм'ятин, подряпин і т.д., щоб при необхідності мати можливість відтворити модель ушкоджень за допомогою фахівця. Так, під час фіксації недостатньо записати: «... ушкоджено праве переднє крило...». Треба детально описати усі пошкодження. Досвідчений працівник ДАІ відзначить, наприклад, що: «...крило було ушкоджено в напрямку від правої фари й кермового стовпчика; усі вм'ятини, що визначають деформацію металу в цьому напрямку, мають свіжий і чіткий вигляд; подібних вм'ятин дві; крило змістилося на 15 мм до дверей; нижня вм'ятинна перебуває на відстані 50 см над дорогою, друга – на відстані 58 см...» і т.д.

Вм'ятинна – це таке ушкодження автомобіля, глибина якої більше її довжини (див. малюнок 9). За напрямком вм'ятинни можна визначити:

- напрямок руху автомобіля, що спричинили вм'ятинну при зіткненні;

- які вм'ятини були отримані при первісному, а які при повторному зіткненні, що може вказувати на участь у зіткненні двох і більше автомобілів.

- автомобіль при зіткненні перекинувся і йому були нанесені ушкодження в різних місцях тим самим транспортним засобом; автомобіль міг брати участь у двох різних ДТП.



Малюнок 9. Загальний вигляд вм'ятини зі сколами лакофарбного покриття.

Подряпини — це сліди на кузові ушкодженого автомобіля, ширина яких більше чим глибина, а довжина більше ширини (див. малюнок 10). Подряпини, звичайно йдуть паралельно ушкодженій поверхні й можуть бути спрямовані:

- паралельно дорозі (можуть указувати на бічний удар);
- униз – можуть говорити про те, що автомобіль при зіткненні різко знизив швидкість через гальмування і як би «присів»;
- нагору – ознака того, що даний автомобіль різко підвищив швидкість.

Початок і кінець подряпини визначаються зіскаблюванням фарби, або ґрунтівки, які мають форму краплі, широкий кінець якої спрямований у бік руху об'єкта, що зробив подряпини. Знаючи напрямок руху об'єкта, який наніс подряпини, можна визначити, який з автомобілів рухався з більшою швидкістю. Автомобіль, що рухався з меншою швидкістю, буде мати сліди подряпин, спрямовані від його

задньої частини до переднього, у той час як на автомобілі, що рухається з більшою швидкістю, подряпини будуть спрямовані в протилежну сторону – від передньої частини до задньої.



Малюнок 10. Загальний вигляд подряпин.

При вивченні ушкоджень, що утворилися на автомобілях при ДТП, можна одержати чимало інформації про розташування автомобілів до зіткнення.

Ушкодження за різними ознаками можна класифікувати по трьох категоріях:

- первинні ушкодження, які з'явилися в результаті незначного зіткнення, ушкодження, отримані від попереднього ДТП;
- ушкодження, отримані внаслідок неправильної експлуатації й зберігання транспортного засобу;
- ушкодження, що стали результатом ремонтно-відбудовчих робіт після ДТП.

От чому працівнику ДАІ необхідно правильно класифікувати ушкодження ТЗ при ДТП, і об'єктивно відбити це у протоколі огляду ТЗ.

Варто мати на увазі, що в процесі провадження у справах про ДТП пов'язаних із наїздами, зіткненнями, перекиданням, не виключене проведення транспортно-трасологічної експертизи. Тому неприпустимо будь-яким видом змінювати характер, величину й

напрямок деформацій елементів каркаса, панелей і обшивання кузовів, кабін, наприклад, для звільнення заклиненого переднього колеса, кермових тяг і т.д.

У випадку оформлення адміністративних матеріалів за фактами ДТП працівники ДАІ на місці пригоди проводять огляд та фіксують лише очевидні поверхневі пошкодження.

Найпоширенішою помилкою є необережне буксирування з місця ДТП ушкоджених ТЗ. При цьому зруйновані деталі рульового керування або підвіски, стикаючись із поверхнею дорожнього покриття, змінюють характер і структуру поверхонь зламу. Деталі ТЗ одержують додаткові ушкодження й деформації, що повністю приховують ознаки, які дали б можливість установити дійсну причину їхнього руйнування.

2.3. Визначення розташування місця наїзду на пішохода або місця зіткнення по слідах, залишених на місці події.

Сліди транспортних засобів на місці ДТП, що інформують про місце зіткнення.

Основними ознаками, за якими можна визначити місце зіткнення є:

- різке відхилення сліду колеса від первісного напрямку, що виникають при ексцентричному ударі по транспортному засобі або при ударі по передньому колесу;
- поперечний зсув сліду, що виникає при центральному ударі й незмінному положенні передніх коліс. При незначному поперечному зсуві сліду або незначному його відхиленні ці ознаки можна виявити, розглядаючи слід у поздовжньому напрямку з малої висоти;
- сліди бічного зрушення незаблокованого колеса, що виникають у момент зіткнення в результаті поперечного зсуві ТЗ або різкого повороту передніх коліс, як правило, такі сліди малопомітні;
- припинення або розрив сліду юза. Відбувається в момент зіткнення в результаті різкого наростання навантаження й порушення блокування колеса або відриву від поверхні дороги;
- слід юза одного колеса, по якому був нанесений удар, що заклинив його (іноді лише на короткий проміжок часу) При цьому необхідно враховувати, у якому напрямку утворився цей слід, виходячи з розташування ТЗ після події;

- сліди тертя деталей ТЗ об покриття при руйнуванні його ходової частини (при відриві колеса, руйнуванні підвіски). Починаються звичайно в місця зіткнення;

- сліди переміщення обох ТЗ. Місце зіткнення визначається по місцю перетинання напрямків цих слідів з урахуванням взаємного розташування ТЗ у момент зіткнення й розташування на них деталей, що залишила сліди на дорозі.

Визначення місця зіткнення по трасах, залишеним відкинутими об'єктами.

У деяких випадках місце зіткнення може бути встановлене по напрямку трас, залишених на дорозі об'єктами, відкинутими при зіткненні. Такими трасами можуть бути подряпини й послідовно розташовані вибої на дорозі, залишені частинами ТЗ, що впали мотоциклами, велосипедами або вантажем, а також сліди волочіння тіл водіїв або пасажирів, що випали із ТЗ у момент удару. Крім цього на місці події залишаються сліди переміщення дрібних об'єктів, помітні на снігу, ґрунті, бруді, пилу.

Об'єкти, що відкидаються спочатку, рухаються прямолінійно від місця їхнього відділення від ТЗ. Потім, залежно від конфігурації об'єкта й характеру його переміщення по поверхні дороги, може відбуватися відхилення від первісного напрямку руху. При чистому ковзанні по рівній ділянці рух об'єктів залишається практично прямолінійним до зупинки. При перекочуванні в процесі переміщення напрямок руху в міру зниження швидкості може змінюватися. Тому місце зіткнення ТЗ може бути встановлене за залишеними відкинутими об'єктами слідам у тих випадках, коли є ознаки того, що ці об'єкти рухалися прямолінійно або траєкторія їхнього руху проглядається на всьому протязі.

Для визначення місця розташування ТЗ у момент зіткнення слідами, залишеним відкинутими об'єктами, убік передбачуваного місця зіткнення варто провести лінії, що є продовженням напрямку цих слідів. Місце перетинання цих ліній визначить місце удару (місце відділення від ТЗ об'єктів, що залишила сліди).

Чим більше зафіксовано слідів, залишених відкинутими об'єктами, тим точніше можна встановити місце зіткнення, оскільки є можливість вибрати найбільш інформативні сліди, виключивши тих з них, які могли відхилитися від напрямку на місце зіткнення (наприклад, при перекочуванні їхніх об'єктів, що залишили, русі

об'єктів через нерівності, розташуванні початку сліду на великій відстані від місця зіткнення).

Визначення місця зіткнення за розташуванням об'єктів, що відділилися від транспортних засобів

Визначити місце зіткнення ТЗ за розташуванням окремих частин не є можливим, оскільки їхнє переміщення від місця відділення від ТЗ залежить від багатьох факторів.

Ділянка розташування найбільшого числа відкинутих при зіткненні частин може лише приблизно вказувати на місце зіткнення. Причому, якщо місце зіткнення визначається по ширині дороги, повинні бути враховані всі обставини, що сприяли однобічному зсуву відкинутих частин у поперечному напрямку.

Досить точно місце зіткнення визначається по розташуванню землі, що обсипалася з нижніх частин ТЗ у момент удару. При зіткненні частки землі відкидаються з великою швидкістю й падають на дорогу практично в тій місці, де відбувся удар.

Найбільша кількість землі відокремлюється від деформованих частин (поверхонь крил, брызковиків, днища кузова), але при сильному забрудненні автомобіля земля може обсипатися й з інших ділянок. Тому важливо встановити, не тільки з якого ТЗ обсипалася земля, але й з яких його частин. Це дозволить більш точно встановити місце зіткнення. При цьому варто враховувати границі ділянок осадження найбільш дрібних часток землі й пилу, тому що великі можуть зміщатися від місця падіння по інерції.

Місце зіткнення може бути також визначене за розташуванням ділянок розсіювання осколків. У момент удару осколки стекол і пластмасових деталей розлітаються в різних напрямках. Урахувати з достатньою точністю вплив всіх факторів на пересування осколків важко, тому визначити місце удару тільки за розташуванням ділянки розсіювання (особливо при значних його розмірах) можна лише приблизно.

При визначенні місця зіткнення за розташуванням осколків у поздовжньому напрямку варто враховувати, що осколки по напрямку руху ТЗ розсіюються у вигляді еліпса, найближча границя якого розташовується від місця удару на відстані, близькому до величини переміщення їх у поздовжньому напрямку за час вільного падіння. Ця відстань визначається по формулі.

По ширині дороги місце зіткнення може бути приблизно визначене в тих випадках, коли ділянка розсіювання має невелику ширину й можна встановити напрямок поздовжньої осі еліпса розсіювання. Варто мати на увазі можливу погіршеність у тих випадках, коли розсіювання осколків вправо й уліво від напрямку руху ТЗ було неоднаковим (наприклад, у результаті рикошетування осколків від поверхні іншого ТЗ).

Місце наїзду на людину-пішохода – місце розташування пішохода в момент первісного контакту із транспортним засобом при наїзді.

У даному випадку до уваги беруться ті ДТП у результаті яких потерпілому пішоходові було спричинено матеріальний збиток (пошкоджено одяг, особисті речі або інше майно) або незначних (легких) тілесних ушкоджень.

Основними ознаками, що дозволяють встановити місце наїзду, є наступні елементи обстановки на місці події:

1. Сліди взуття на поверхні дороги, особливо помітні на ґрунті, шарі пилу, бруду. Ці сліди визначають місце наїзду безпосередньо, однак вони, як правило, малопомітні, швидко затоптуються й зникають.

2. Сліди залишені тілом потерпілого при переміщенні його по поверхні дороги після наїзду. При ковзному ударі, коли тіло відкидається під кутом, напрямком цих слідів майже збігається з напрямком на місце удару. Тому місце наїзду звичайно визначається крапкою перетинання такого сліду із траєкторією руху центра тієї ділянки на ТЗ, яким був нанесений удар.

3. Сліди, залишені на поверхні дороги відкинутими об'єктами (речами, які перебували в постраждалого, частинами, що відділилися від ТЗ під час удару). Ці сліди можуть бути залишені на земляних, піщаних узбіччях, снігу, бруді. Їхній напрямок звичайно збігається з напрямком на місце наїзду. Тому перетинання напрямків таких слідів між собою або слідами, залишеними колісьми ТЗ, дозволяє в деяких випадках досить точно визначити місце наїзду.

4. Сліди шин ТЗ. Вони дозволяють визначити положення місця наїзду за шириною дороги, якщо можна встановити ділянку ТЗ, якою був нанесений удар, і розташування місця наїзду в поздовжньому напрямку, якщо сліди проходять під кутом до поздовжньої осі дороги.

5. Розташування на даному покритті ділянки осідання пилу й дрібних часток землі, що обсипалися з нижніх поверхонь крил, бризковиків, бамперів. Місце наїзду розташовується у безпосередній близькості від початку такої ділянки, однак виявити його можна не завжди, оскільки помітний шар залишається на місці наїзду лише при сильному забрудненні деталей ТЗ, якими був нанесений удар.

6. Розташування ділянок розсіювання осколків стекол ТЗ, сипучих тіл і рідин, різних уламків, предметів, що перебували у пішоходів. У більшості випадків місце наїзду перебуває перед цими ділянками. Відстань від місця наїзду до межі цих ділянок приблизно можна визначити, виходячи з переміщення їх у поздовжньому напрямку за час вільного падіння. Великі об'єкти після падіння на поверхні дороги можуть переміщатися за інерцією на значні відстані залежно від швидкості руху. Більше дрібні предмети швидко гасять швидкість при зустрічі з нерівностями покриття дороги (окремі – у момент падіння), тому більше точно місце наїзду визначається за розташуванням дрібних часток, особливо при падінні їх на мокру, брудну або засніжену поверхню, що перешкоджає ковзанню. За шириною дороги місце наїзду визначається за розташуванням центра еліпса розсіювання осколків, що майже збігається з напрямком руху об'єкта, з якого вони обсипалися.

7. Розташування на місці події окремих предметів, що перебували в момент удару у пішохода (сумки, предмети одягу, взуття й т.ін.) або відокремлених при ударі від ТЗ (ободки фар, великі осколки стекол і ін.) За розташуванням таких об'єктів не можна визначити місце наїзду навіть приблизно, тому що напрямок і відстань, на яке вони можуть бути відкинуті при ударі, залежать від багатьох факторів, вплив яких урахувати неможливо. Однак у всіх випадках можна затверджувати, що місце наїзду в поздовжньому напрямку перебувало перед межею ділянки розташування таких об'єктів і на відстані від нього, що перевищує те, що вони могли перебороти за час вільного падіння.

8. Розташування ТЗ і постраждалого після події. Установити місце наїзду тільки на підставі даних про розташування ТЗ і потерпілого можливо лише в рідких випадках. Однак у сукупності з іншими даними про обставини події вони дозволяють визначити місце наїзду й установити механізм події, виключити невідповідні їм версії й можливість помилкових висновків.

Ознаками, що дозволяють установити взаємне розташування транспортного засобу і пішохода при наїзді, є ушкодження й сліди на транспортному засобі одязі, взутті й тілі потерпілого.

1. Сліди притертостей на забруднених поверхнях, вм'ятини на крилах, облицюванні радіатора, капоті, бамперах, обідках фар, ушкодження стекол, корпусів світлових приладів і інших частин ТЗ. Ці сліди дозволяють визначити взаємне розташування ТЗ і пішохода частково. По них установлюється лише місце на ТЗ, яким був нанесений удар. Сліди удару на бічній поверхні (боці) ТЗ можуть свідчити про рух ТЗ у момент наїзду із заметом, якщо цими слідами не є поздовжні траси великої довжини, що свідчили про дотичний удар транспортним засобом, що рухався без замету.

2. Сліди на одязі потерпілого, залишені ободками фар, ґратами облицювання радіатора й інших частин ТЗ у вигляді нашарувань пилу або бруду, вм'ятин, що відображають малюнок частин, що контактували з одягом, а також порізи на одязі, зроблені осколками розбитих при ударі стекол світлових приладів. Ідентифікація частин ТЗ по таких слідах вимагає проведення трасологічних досліджень одягу, які дозволяють точно встановити взаємне розташування ТЗ і пішохода в момент наїзду й у необхідних випадках ідентифікувати причетне до події ТЗ.

3. Сліди тертя на підшвах, каблуках взуття й металевих деталей – підквічках, голівках цвяхів. Сліди дозволяють установити напрямок зсуву ноги при наїзді й, отже, напрямок удару по тілу. Дослідження таких слідів також проводиться трасологічними методами.

4. Розташування ушкоджень на тілі потерпілого. Воно дозволяє встановити напрямок удару, а в деяких випадках і ділянка ТЗ, яким був нанесений удар. Відповідь на питання про те, якою частиною ТЗ був нанесений удар або яким ТЗ він міг бути нанесений (якщо ТЗ не виявилось на місці події), може бути отриманий у результаті проведення комплексних автотехнічних, трасологічних і судово-медичних досліджень.

2.4. Вимоги до складання схеми дорожньо-транспортної пригоди.

Згідно з Інструкцією з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, де сталася дорожньо-транспортна пригода;
- сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів;
- сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини тощо), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо;
- координати місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з роздільними смугами;
- ширина тротуарів, узбіччя;
- розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розташування дорожньої розмітки;
- розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі. На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються: марка

(модель) пошкодженого транспортного засобу або транспортних засобів; номерний знак транспортного засобу; власник транспортного засобу; перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП. Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

- застосовувати спеціальні креслярські приладдя (лінійки, лекала тощо);
- користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;
- не порушувати масштаб зображення;
- деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;
- використовувати винесення фрагментів за схему [27].

Схема автопригоди є найбільш ілюстрованим документом у матеріалах ДТП, тому її оформлення вимагає особливої ретельності і акуратності.

Алгоритм складання схеми ДТП формально не визначено. Окремі фахівці пропонують свої авторські варіанти, які у загальному вигляді мають не дуже суттєві відмінності.

Ми складання схеми ДТП пропонуємо проводити у такій послідовності.

Першим етапом є схематичне відображення ділянки дороги (вулиці), де відбулася пригода відповідно до реальної конфігурації, у масштабі усіх конструктивних елементів дороги. Після зображення ділянки дороги на схему наносяться: орієнтири і назви вулиць, територій, що примикають, довколишні будинки, інші будівлі (їх нумерація), розташування ліній дорожньої розмітки, дорожніх знаків, світлофорів і інших технічних засобів організації дорожнього руху.

На другому етапі складання схеми наносяться зображення транспортних засобів – учасників ДТП, а також напрямки їх руху, слідів гальмування, бокового ковзання («юз»), осипу ґрунту, скла, лакофарбового покриття, витікання рідин, відокремленні частини транспортних засобів або інших елементів, вантаж тощо.

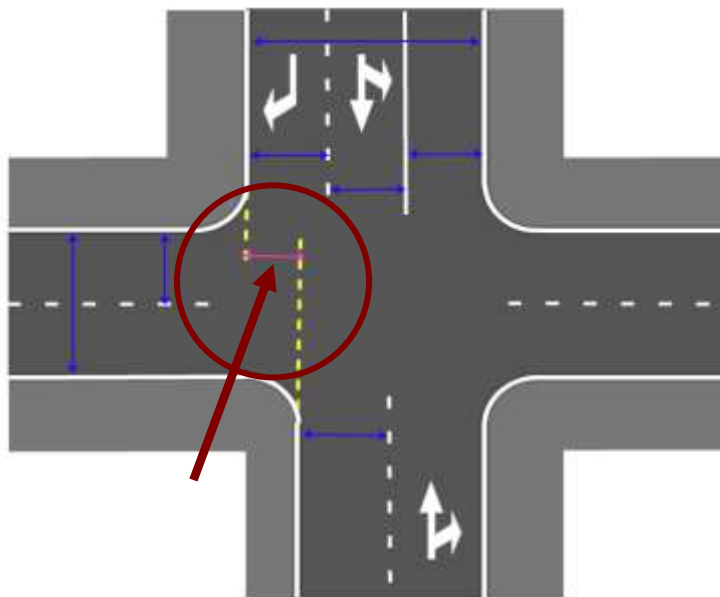
Після схематичного нанесення усіх елементів, що мають відношення до ДТП на схемі робляться попередні зображення параметрів основних елементів ділянки вулично-шляхової мережі, які підлягають замірюванню (третьій етап): ширина проїзної частини,

смуг руху, розділювальної смуги, узбіччя, тротуару, пішохідної дорожки, радіусу закруглення тощо.

Ширина проїзної частини, якщо вона залишається незмінною протягом всієї ділянки ДТП, фіксується у місці зіткнення або наїзду, перекидання тощо. Якщо ширина проїзної частини змінюється, то фіксується її величина на під'їзді до місця ДТП і на виході з цієї ділянки за напрямком руху ТЗ. Крім того, якщо ширина проїжджої частини змінюється на перехресті, на схемі ДТП доцільно наочно вказати різницю в ширині проїзної частини на в'їзді і виїзді (див. малюнок 11).

Наступним (четвертим) етапом стане визначення та нанесення на схему позначень координат розташування об'єктів (транспортних засобів, слідів, осипу ґрунту, скла, відокремлених елементів і т.інш.) та величин їх розмірів (довжини, площі тощо).

Окремим обов'язковим елементом схеми ДТП є місце контакту транспортних засобів один з одним, з учасниками дорожнього руху або іншими елементами вулично-шляхової мережі. Залежно від виду ДТП місце контакту буде зазначене як «місце зіткнення» або «місце наїзду на нерухомий ТЗ», або «місце наїзду на перешкоду» тощо.



Малюнок 11.
Визначення різниці в ширині проїзної частини на в'їзді і виїзді з перехрестя (на схемі зазначена червоною стрілкою).

Одночасно в процесі відображення на схемі наявних об'єктів і відомостей працівник ДАІ проводить уявний аналіз інформації, що ним фіксується, і доходить до висновку про місце зіткнення ТЗ. Тому на завершальному етапі зазначається місце зіткнення ТЗ або наїзду.

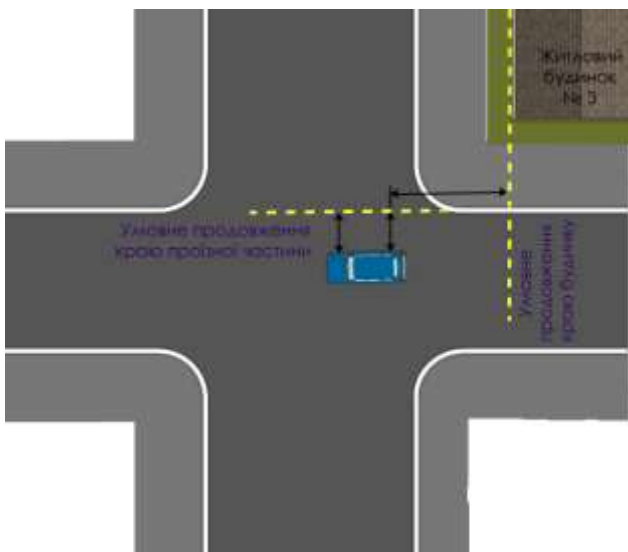
Про ознаки, що вказують на вірогідне місце зіткнення або наїзду було зазначено у попередніх параграфах цих рекомендацій.

Коли ж з об'єктивних причин встановити місце контакту не стало можливим, на схему наноситься умовний знак «Х» у колі, що відбиває місце зіткнення за свідченнями учасників події. При цьому, якщо такі свідчення щодо місцязнаходження контакту розходяться – працівник ДАІ, який складає схему, наносить умовні позначення місця зіткнення з позначками «зі слів учасника № 1 або № 2» і т.д.

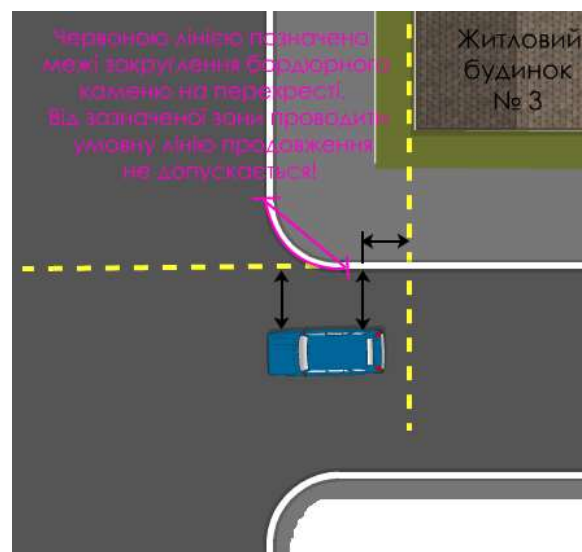
Наведений у рекомендаціях алгоритм складання схеми ДТП не є догматичним. Він лише, на думку авторів, є більш раціональним та послідовним (схематичне зображення – див. додаток 5). Але, використовуючи будь-який порядок заповнення схеми ДТП, особа, яка складає таку схему в обов'язковому порядку має дотримуватись правил фіксації об'єктів та, у необхідних випадках, їх фізичних величин.

Як відомо з курсу геометрії загальноосвітньої школи, площина (план) задається двома осями координат, що взаємно перехрещуються.

За площину координат може бути взятий край проїзної частини дороги або вулиці, стіна будівлі або інший сталий орієнтир, а також умовні лінії їх продовження, які на схемі місця ДТП позначаються пунктирними лініями. Обов'язковою умовою є те, що край проїзної частини або будівлі, який взято за вісь координат повинен мати форму прямої у плані, а не окружності (див. малюнок 12). Тому, якщо вулиця



Малюнок 12. Умовне продовження ліній



Малюнок 13. Межі закруглення бордюрного каменю на перехресті

або дорога у безпосередній близькості має закруглення, треба робити заміри до умовної лінії продовження краю проїзної частини відносно прямої ділянки дороги (вулиці) або взагалі до іншого орієнтиру.

На перехресті пряму лінію продовження краю проїзної частини вулиці треба проводити від ділянки прямої частини бордюрного каменю до початку закруглень на границях перехрестя (див. малюнок 13).

Припустімо, що нам необхідно зафіксувати положення будь-якої точки А на плані. Для цього необхідно на заданій площині вибрати осі системи координат, у якій буде проводитися фіксація. Наприклад, на прямокутному чи Т-подібному перехресті це будуть осі прямокутної системи координат (див. малюнок 14), а на косокутному чи У-подібному перехресті – відповідно до осі косокутної системи координат (див. малюнок 15).

Для того, щоб зафіксувати положення точки А, необхідно виміряти проекції цієї точки на обрані осі координат. Звичайно для нанесення точок на схему використовується саме цей спосіб, тому що він не потребує вимірювання кутів. Для відображення на схемі розташування об'єктів, що мають визначену довжину, наприклад – відрізок прямої «АВ», достатньо вказати величину трьох проекцій їх крайніх точок (див. малюнок 14 та 15).

Об'єкти, що мають конструкційну жорсткість та визначену довжину і ширину (автомобілі, автомобільні причепа та інші ТЗ, деталі і вузли до них, сліди гальмування ТЗ, елементи дорожньої розмітки тощо) фіксуються на схемі аналогічно.

Під час визначення координат який-небудь точки (базової точки ТЗ або початку сліда гальмування тощо) треба провести за найкоротшим шляхом умовну пряму від цієї точки до обраної площини координат. При цьому умовна проекція від точки на площину має утворювати прямий кут (90°).

При фіксації місцеположення ТЗ на проїзній частині необхідно визначити їх координати по ширині проїзної частини. Для «прив'язки» вибирається не менш як дві базові точки автомобіля, які в свою чергу визначаються також двома розмірами. При наявності причепа його розташування фіксується так само [12, с. 78].

Особливу увагу при фіксації місцеположення ТЗ та інших об'єктів і слідів на схемі ДТП необхідно звернути на вимоги щодо здійснення прив'язки до сталих орієнтирів.

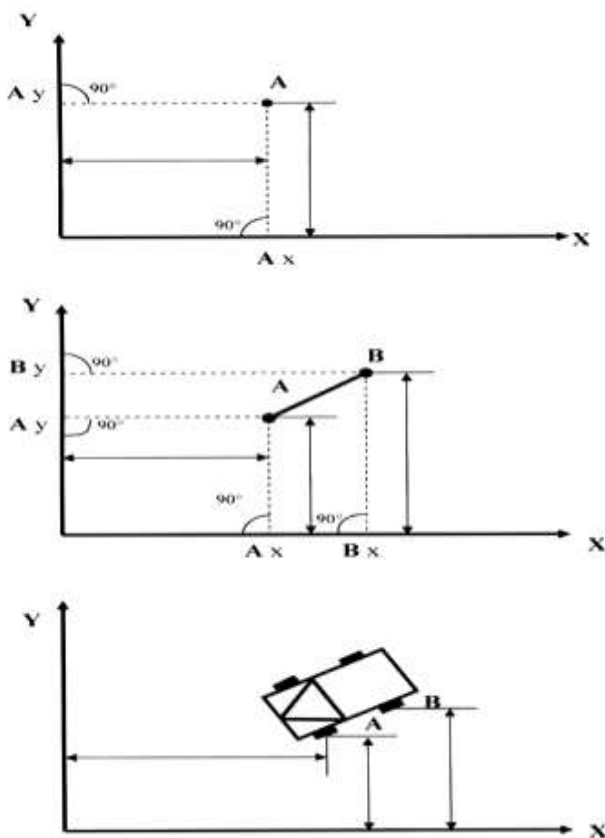
«Сталий орієнтир» – стаціонарно встановлений об'єкт (кут будівлі або павільйону зупинки маршрутних транспортних засобів, дорожній знак 5.60 «Кілометровий знак», опора електропередач, об'єкт дорожнього сервісу, порядковий елемент інженерної конструкції дороги тощо), який має свою назву, порядковий номер, іншу видиму відмінність серед подібних об'єктів та розташований вздовж вулиці або смуги відведення дороги. Сталим орієнтиром не є дерева, кущі, транспортні засоби, які стоять, тимчасові споруди або конструкції, пересувні торговельні споруди, огорожі будівельних майданчиків або місць проведення дорожніх робіт, інші об'єкти, розташування яких на місцевості в подальшому неможливо об'єктивно визначити, чи геометрія, розміри або місце розташування яких можуть з часом змінюватися.

Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 висуває наступні **вимоги до фіксації на схемі ДТП** місця скоєння та учасників дорожньо-транспортної пригоди, а саме:

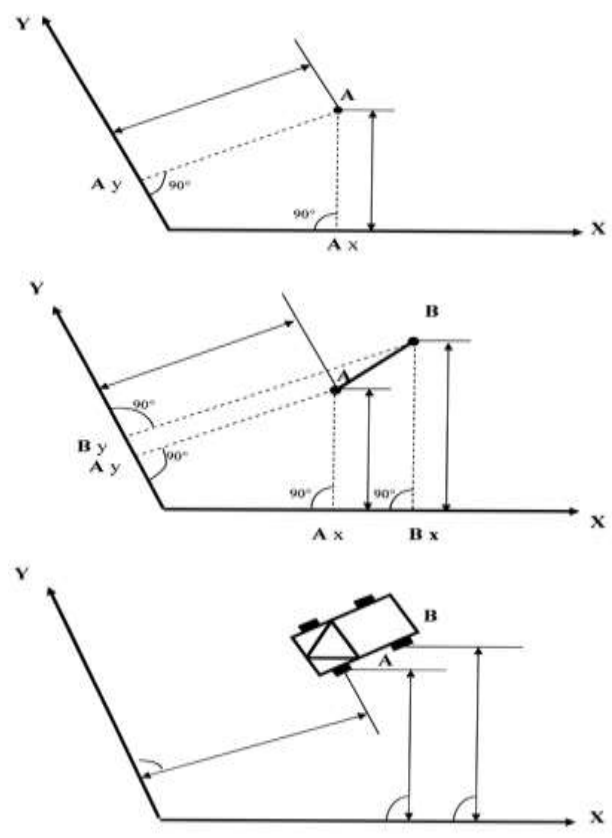
- транспортних засобів, причетних до ДТП – координати їх розміщення визначаються відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів (див. малюнок 16);
- місце зіткнення, наїзду тощо – координати відносно сталих орієнтирів;
- слідів гальмового шляху коліс транспортних засобів – розміщення їх відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- інших слідів та предметів, що стосуються пригоди – розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо.

Для нанесення контурів ТЗ на план можна використовувати спеціальні штампи і трафарети, що входять у комплект устаткування працівника ДАІ. Однак для забезпечення масштабного зображення обстановки місць складних ДТП доцільно викреслювати їх від руки або за допомогою багатоваріантних шаблонів (подібно так званої «офіцерської лінійки»). У зв'язку з тим, що периферійні частини ТЗ у процесі ДТП, як правило, піддаються деформації, фіксацію їх

розташування на схемі доцільно проводити від точок дотикання коліс до проїзної частини (так званої «плями контакту») або від центрів коліс (якщо ТЗ перекинулося на бік, загрузло в снігу, піску, багнюці). У цьому випадку заміри доцільно виконувати по найкоротшій відстані від центрів осей переднього і заднього коліс, ближніх до поверхні землі. Деякі автори згадують так звану «базову точку» на автомобілі, за яку приймають точку зовнішнього краю бігової доріжки протектора шини під віссю колеса [12, с. 78].



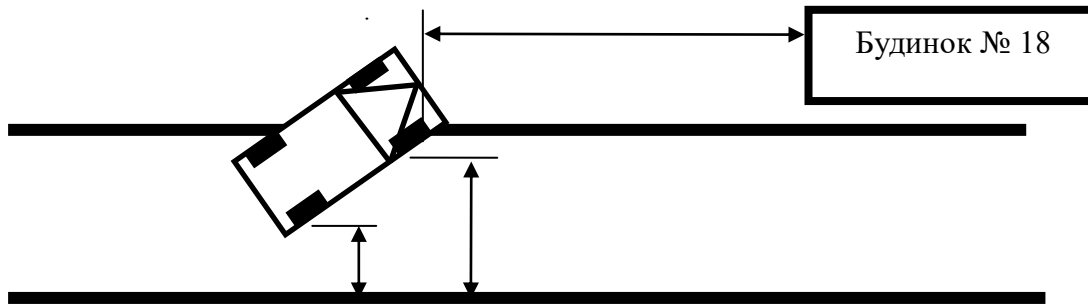
Малюнок 14. Принципи графічної фіксації транспортних засобів та інших слідів ДТП у прямокутній системі координат



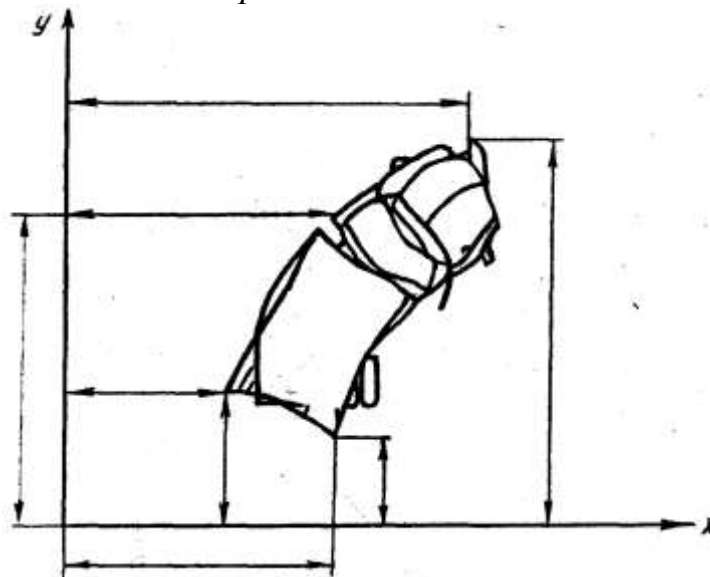
Малюнок. 15. Принципи графічної фіксації транспортних засобів та інших слідів ДТП у косокутній системі координат

Якщо у процесі перекидання автомобіль опинився на даху, заміри доцільно проводити від точок проєкцій на поверхню землі центрів осей переднього і заднього коліс до краю проїзної частини чи умовно сталих орієнтирів (див. малюнок 16).

Зміна бази ТЗ у процесі зіткнення, перекидання чи наїзду на перешкоду відбувається досить рідко. Однак, якщо це відбулося, то у даному випадку ТЗ може розглядатися як тіло, що не має визначеної форми, і фіксуватися за габаритними точками (див. малюнок 17).



Малюнок 16. Фіксація положення автомобіля на схемі ДТП у випадку його перекидання на дах.



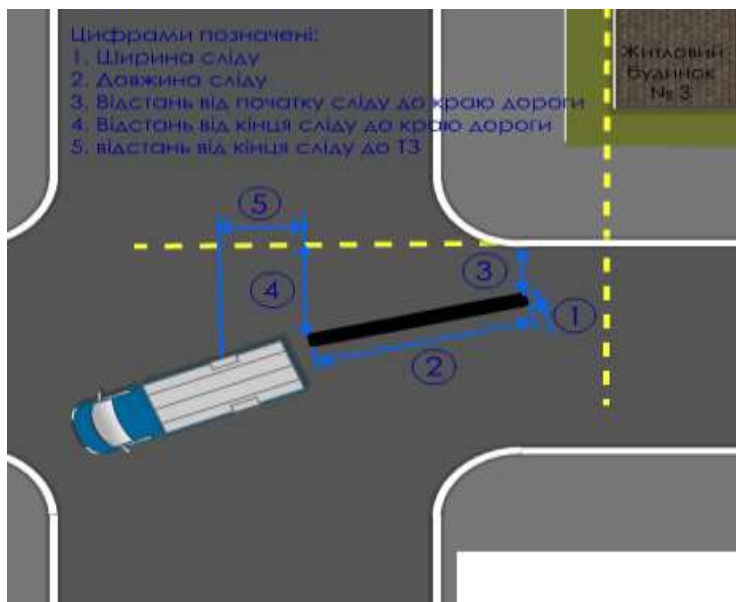
Малюнок 17. Фіксація ТЗ за габаритними точками

Прямі сліди фіксуються п'ятьма розмірами: довжина сліду, його ширина, відстань від початку сліду до одного з узбіч (тротуару), відстань від кінця сліду до цього ж узбіччя (тротуару) і відстань від кінця сліду до транспортного засобу, що зупинився [12, с. 78]. Фіксацію прямолінійного сліду див. на малюнку 18. При цьому сліди кочіння, гальмування і юзу вимірюються окремо.

Якщо слід не прямий, а має дугоподібну форму, то крім цього вимірюється довжина хорди дуги та висота сегмента, який утворений хордою та дугою (див. малюнок 19). До запису розмірних даних записують ознаки, за якими слід віднесений до кочення чи до бокового ковзання коліс.

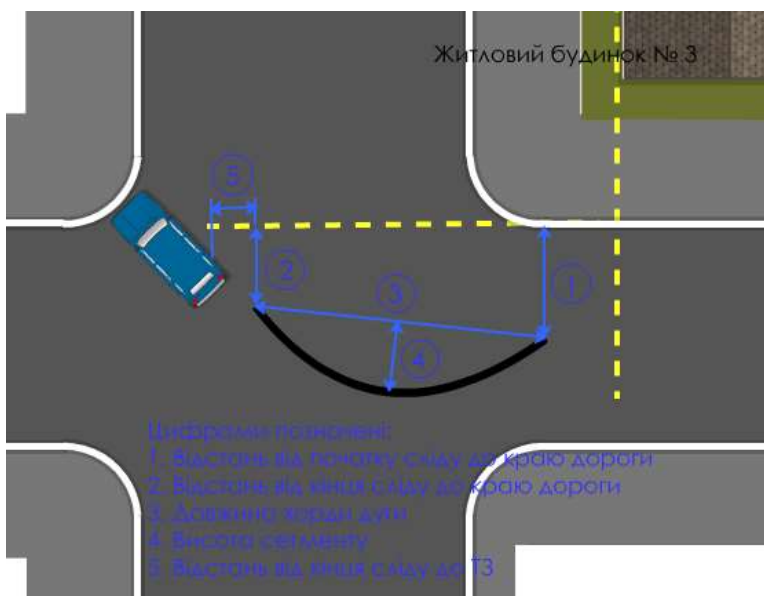
Якщо є два сліди, то необхідно обов'язково заміряти ширину кожного з них і відстань між слідами. Якщо відстань між середніми лініями слідів виявиться більшою, ніж колія ТЗ, то в такому випадку мало місце бокове ковзання коліс («юз»).

Заміри та опис слідів гальмування виконуються так само, як і слідів кочення (чи ковзання). Водночас при фіксації слідів гальмування необхідно особливо звернути увагу на ознаки, які дозволяють встановити відмінності в них. І відповідно, встановити, якими конкретно колесами залишені сліди гальмування – лівими чи правими, передніми, задніми чи всіма.



Малюнок 18. Фіксація прямолінійного сліду

Малюнок 19. Фіксація сліду дугоподібної форми



Якщо у пригоді брали участь два чи більше ТЗ, то опис слідів їх руху варто проводити окремо в кожному випадку тільки в напрямку їх руху.

Як свідчить практика, якщо місце закінчення сліду співпадає з місцем розташування «базової точки» колеса ТЗ, що зупинився,

визначаються координати початку цього сліду відносно узбіччя (тротуару) та довжина. Як правило, на асфальтобетонних покриттях сліди гальмування ТЗ починаються зі слабо помітних відбитків протектору коліс, чіткість яких поступово зростає і плавно переходить у слід ковзання повністю загальмованого колеса. У даному випадку необхідно виміряти окремо довжину кожного із характерних ділянок гальмування і зафіксувати їх.

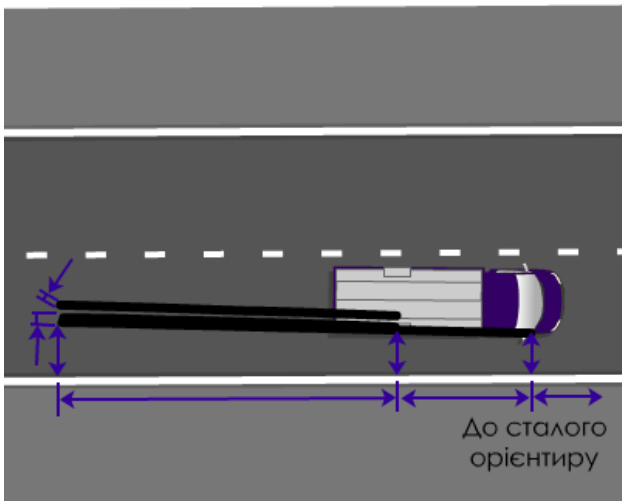
Так саме, якщо слід гальмування чи кочення (ковзання) заднього колеса накладається на слід переднього – бажано виміряти окремо довжину кожного із характерних ділянок гальмування і зафіксувати їх (див. малюнок 20, приклади А, Б, В).



А



Б



В

Малюнок 20.
Фіксація слідів у випадку їх накладання

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

Часто мають місце випадки зміни слідами напрямку руху, «заломлення». Іноді під час та після зміни напрямку сліду змінюється

його природа виникнення. Наприклад, прямолінійний слід гальмування після силового впливу на ТЗ з боку, змінює напрямок та переходить у слід бокового ковзання («юзу»). У кожному з таких випадків зазначається довжина кожного сегменту (див. малюнки 21 та 22).



Малюнок 21.

Фіксація слідів у випадку накладання



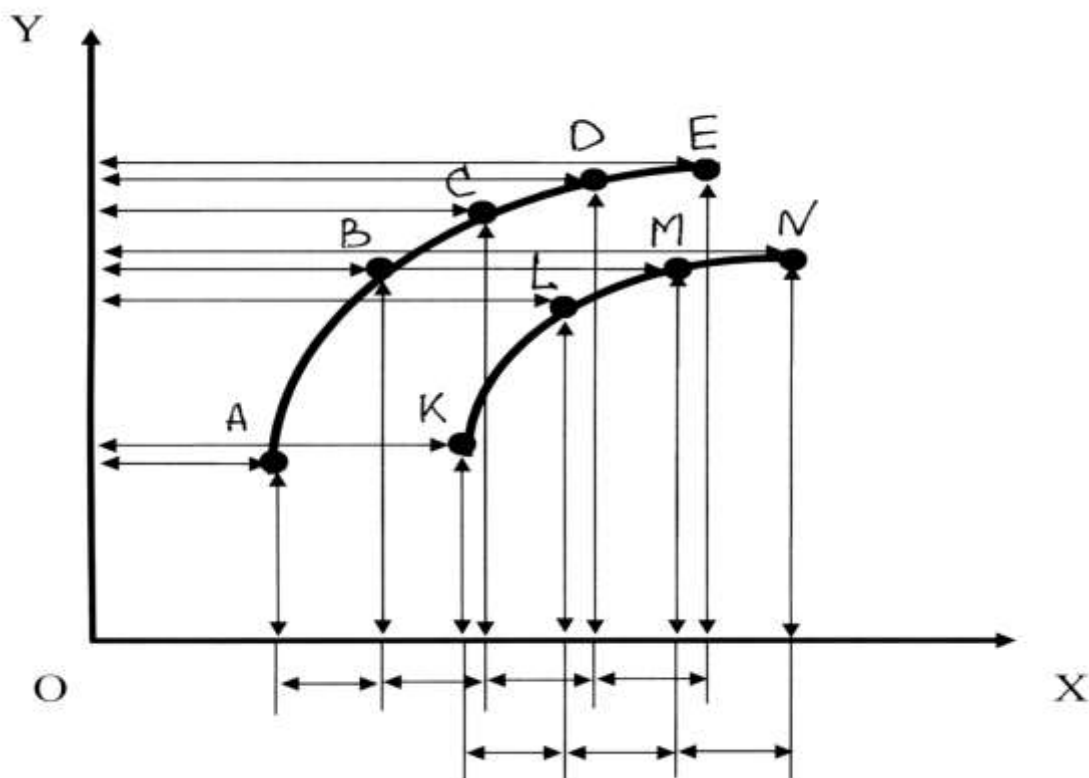
Малюнок 22.

Фіксація слідів у випадку накладання

При фіксації на схемі ДТП криволінійних слідів гальмування доцільно координатні вісі розбивати на однакові ділянки, приблизно 1-3 м залежно від довжини та ступеню кривизни слідів (див. малюнок 23). Результати вимірів проєкцій точок сліду, що влучили у задані інтервали, зручно оформлювати у вигляді таблиці координат проєкцій цих точок (див. малюнок 24).

Переривчасті сліди гальмування, що виникають при відриві коліс від проїзної частини із-за періодичного послаблення натискання на педаль гальм чи через нерівності дороги, вимірюються окремо із зазначенням загальної довжини сліду гальмування. Наприклад, «Заднє праве колесо автомобіля ВАЗ – 2107 залишило слід загальної довжини 10,4 м. Слід починається у вигляді слабого відбитка протектору шини довжиною 1,4 м, потім переходить у добре помітний слід кочіння колеса довжиною 3,1 м та закінчується слідом ковзання повністю заблокованого колеса довжиною 5,9 м». Сліди подвоєних коліс вантажних автомобілів, автобусів і автомобільних причепів також відображаються на схемі окремо. При цьому підлягає

вимірюванню ширина кожного сліду і відстань даних слідів друг від друга.



Малюнок 23. Приклад фіксації на схемі ДТП криволінійних слідів гальмування.

Проекції на координатні вісі	A	B	C	D	E	K	L	M	N
X (м)	1,88	3,15	4,41	5,68	6,95	4,16	5,20	6,45	7,98
Y (м)	3,60	6,65	7,36	7,90	8,13	3,60	5,84	6,65	6,72

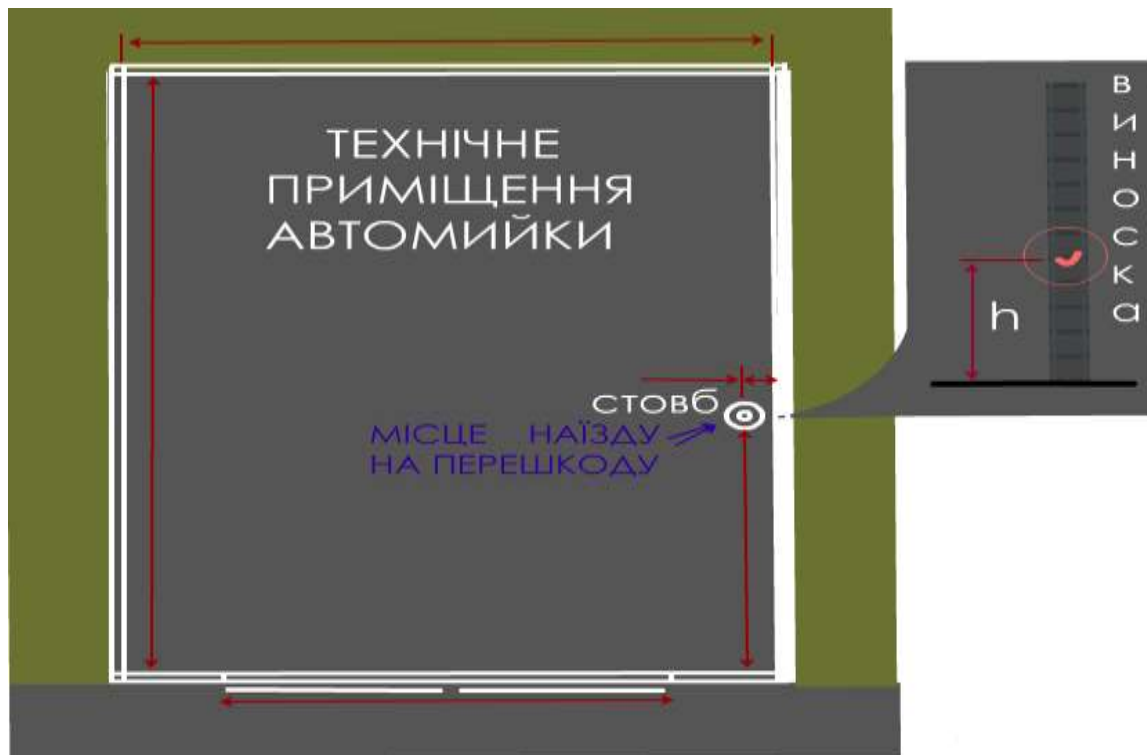
Малюнок 24. Таблиця координат проекцій точок криволінійних слідів гальмування.

Сліди на бокових поверхнях елементів вулично-шляхової мережі (вертикальні), які утворені у результаті ДТП фіксуються на схемі ДТП в окремих зносках. Заміри та опис таких слідів виконуються так само, як і горизонтальних, але додається ще один параметр їх розташування (h) – висота відносно поверхні проїзної частини. Як правило такі сліди можуть бути утворені на боковій поверхні бордюрного каменю, залізобетонних огорожень на мостах, стінах проїздів та тунелів тощо (див. малюнок 25, приклади А та Б). Утворені вони можуть бути протектором (боковою частиною) колеса, металевими або іншими частинами конструкції ТЗ, вантажу і т.д.



Малюнок 25. Вертикальні сліди, які утворені у результаті ДТП

На малюнку 26 наведено приклад оформлення на схемі ДТП зображення та прив'язки координат розташування вертикального сліду з використанням зноски (фото фактичного сліду див. малюнок 25, приклад Б).

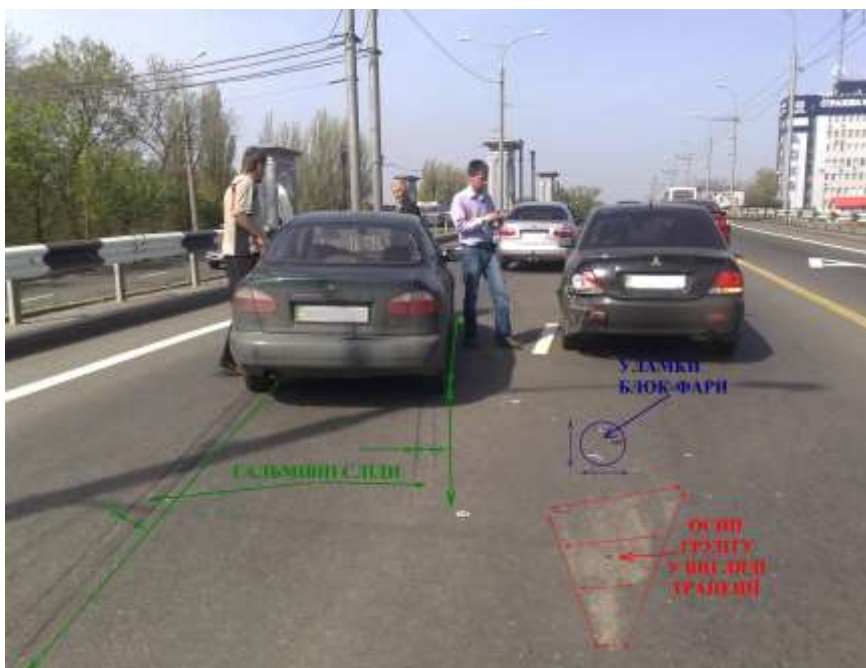


Малюнок 26. Зображення на схемі ДТП вертикального сліду

Не менш важливо виявляти та вірно фіксувати відокремлені та загублені частини ТЗ (вантажу), сліди контактування транспорту на навколишніх предметах та інші сліди.

Найчастіше на місці ДТП виявляються осколки скла ТЗ, осипання ґрунту з під крил та інших елементів конструкції ТЗ, осипання лакофарбового покриття ТЗ, витікання технічних рідин, пошкодження зовнішнього полотна проїзної частини тощо. Наприклад, зона розсіювання осколків та їх концентрація дозволяють зробити висновки про місце зіткнення або наїзду відносно ширини проїзної частини дороги і відстані до сталих орієнтирів.

У випадку пошкодження у результаті ДТП стекол ТЗ або приладів зовнішнього освітлення, показчиків поворотів, пластмасових частин їх осколки опиняються на проїзній частині або за її межами. У таких випадках підлягають замірюванню та фіксації площа розсіювання уламків скла, інших дрібних частин ТЗ та координати їх розташування відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів (див. малюнок 27). Такі ж саме вимоги щодо фіксації плям технічних рідин або осипу ґрунту, пошкоджень проїзної частини, розпушувань ґрунту.



Примітка:

За формою осипання ґрунту або осипу скла, крім фактичного місця зіткнення або наїзду можна ще встановити напрямок зовнішнього впливу на об'єкт (наприклад ТЗ), а також який з об'єктів утворював вплив, а який – сприймав. На представленому фото форма осипу ґрунту свідчить, що напрямок удару під час зіткнення був спрямований у бік більшої основи трапеції.

Малюнок 27. Фіксації площі (зони) розсіювання уламків від ТЗ та осипу ґрунту

Контури зображення розташування осколків (уламків) або плями на схемі мають відповідати приблизним межам скупчення фактичних елементів на місці ДТП. Межі замірювання площі осколків (уламків) або осипу визначаються з їх фактичної концентрації (див. малюнки 27, 28, 30 та 31). Найбільш розповсюдженим способом фіксації осколків (уламків), осипу або

плям на схемі ДТП є коло, овал, квадрат, прямокутник. (див. малюнки 29).



Скупчення осколків скла та уламків бамперу

Малюнок 28.

Фото осипу осколків скла та уламків бамперу



Малюнок 29.

Зображення на схемі скупчення осколків та уламків



Цифрами на фото позначено:

1. ширина площі (зони) осипання скла;
2. довжина площі(зони) осипання скла;
3. відстань від найближчої межі зони осипу скла до краю проїзної частини вулиці (зовнішній край бордюрного каменю);
4. проекція відстані межі зони осипу скла до проекції осі переднього лівого колеса ТЗ;
5. відстань від базової точки колеса ТЗ до краю проїзної частини вулиці.

Малюнок 30. Визначення розмірів та координат осипу скла

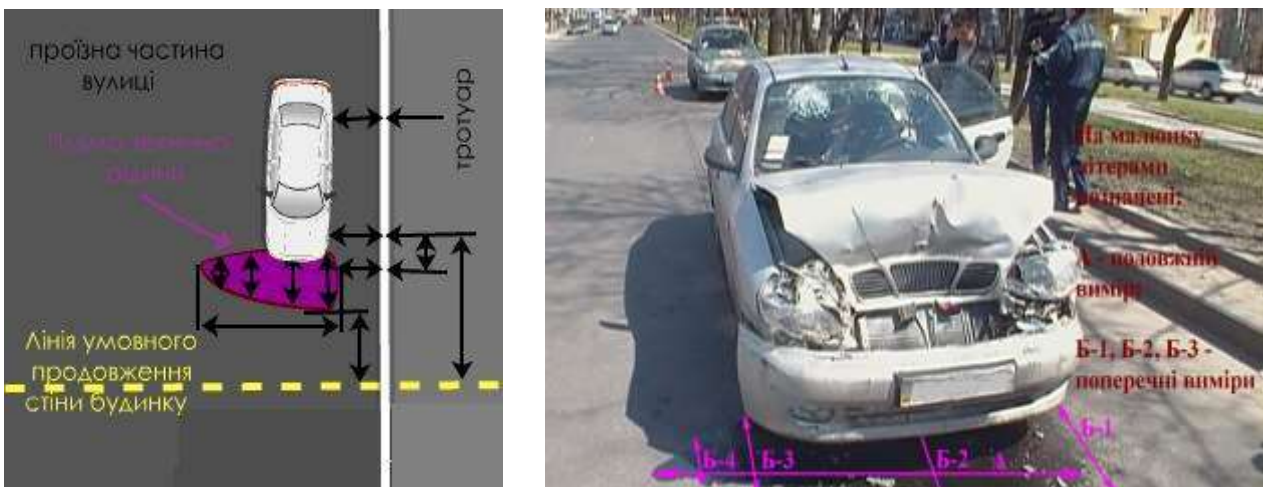
Якщо осколки (уламки), осипання або пляма мають неправильну форму, разом з подовжним виміром такої площі доцільно зробити декілька (три і більше) поперечних вимірів, або розподілити її (форму) на декілька більш-менш правильних

сегментів, площі яких та координати замірюються окремо (див. малюнки 32 та 33).

Координати розташування зони осколків (уламків), осипу або плями на схемі проводиться двома розмірами від зовнішніх країв зони у перпендикулярних площинах відносно до елементів проїзної частини, транспортних засобів (див. малюнок 29).



Малюнок 31. Визначення меж осипу скла та ґрунту

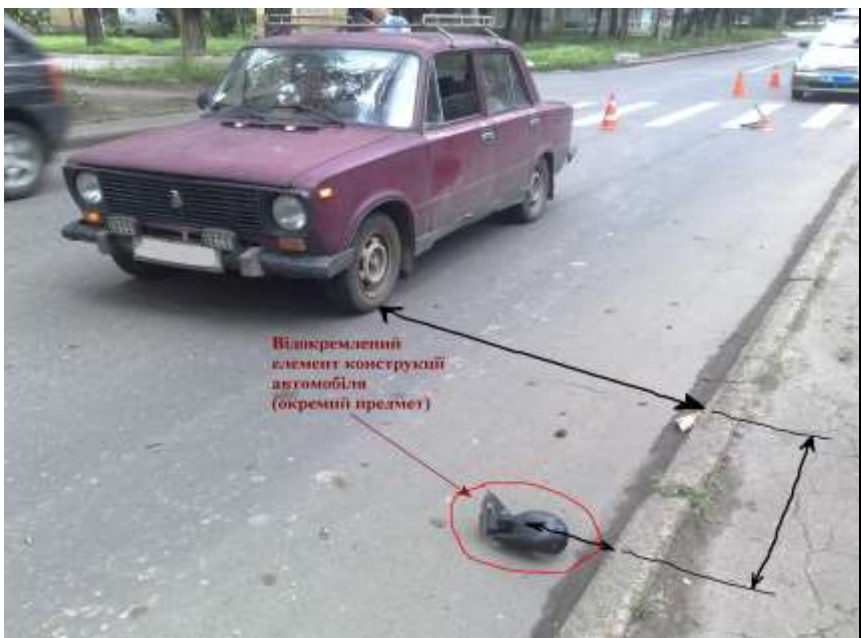


Малюнок 32. Подовжній та поперечні виміри плями



Малюнок 33.
Розподіл
плями на
декілька
сегментів

Відокремлені частини ТЗ, вантажу або інші елементи, які мають відношення до ДТП фіксуються як звичайне положення точки А – вимірюванням проекції цієї точки на обрані осі координат. Достатньо двох розмірів (див. малюнки 14 та 15, приклади А). На малюнку 35 координати відокремленого предмету (дзеркала) «прив'язані» до краю проїзної частини (зовнішнього боку бордюрного каменю) та проекції осі переднього лівого колеса ТЗ (фото ситуації – див. малюнок 34).



Малюнок 34.

Фото відокремленої частини ТЗ (дзеркало)



Малюнок 35.

Зображення на схемі окремого предмету

Коли об'єктів, що фіксуються, буває багато і схема захаращується графічними і розмірними позначеннями, доцільно частину фрагментів виносити до окремих схем. Такими фрагментами,

наприклад, можуть бути сліди складної форми або сліди на вертикальних поверхнях і т.д. Окремі схеми додаються до основної та мають містити усі необхідні реквізити: назву, місце та час складання, умовні позначки, стали орієнтири, підписи осіб – учасників огляду, понятих, особи, яка склала схему тощо.

Деякі автори, у випадках значного обсягу елементів на схемі рекомендують значення розмірів заносити до окремої таблиці, яка містить в собі зведення про лінійні розміри щодо базової лінії і вибраного орієнтиру [13, с. 15]. Проте, не слід захоплюватися такими таблицями, оскільки це у ряді випадків у край ускладнює читання схеми та може призвести до плутанини.

У практичній діяльності, на місці ДТП спочатку може бути складено, «чернетку» схеми огляду місця ДТП. Вона служить в основному для того, щоб показати зразкове (але достовірне) взаємне розташування найважливіших об'єктів на місці ДТП відносно автодороги і передбачуваного місця зіткнення, тобто наїзду, перекидання і тому подібне з вказівкою в ній необхідних вимірів.

Надалі складається детальніша схема огляду місця пригоди, яку, як правило, зобов'язані підписати усі ті особи, які підписали «чернетку» схеми, не виключаючи і понятих. При необхідності можна провести повторний огляд місця пригоди, якщо на цьому наполягають особи, які зацікавлені у результаті справи (потерпілі, водій і так далі).

Зрозуміло, що базовим документом, що зумовлює надалі весь хід розгляду справи за фактом ДТП, є схема огляду місця пригоди.

Для того, щоб дана схема не була «чернеткою» і не була «зразковою», а відбивала об'єктивну обстановку місця ДТП, її необхідно виконати належним чином у відповідному масштабі або на міліметровці (див. додаток б).

Якщо передбачається, що оформлена і підписана належним чином схема у вказаних на ній розмірах залишиться єдиним графічним документом у справі, то необхідно, аби були дотримані пропорційність і правильне взаємне розташування змальованих об'єктів.

При складанні схеми потрібно дотримуватись наступних рекомендацій:

а) застосовувати спеціальні креслярські приналежності (лінійки, лекала і т. ін.);

б) користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів і умовними позначками;

в) умовні позначки доцільно робити у послідовності, що указана на схемі;

г) не змінювати масштабності зображення;

д) треба запобігати перехрещення розмірних ліній;

є) якщо потрібно деталізувати ту чи іншу ділянку схеми – використовувати винесення фрагментів або складання додаткових схем;

ж) застосовуючи кольорові барвники, уникати зайвої пістрявості, якщо це заважає прочитанню схеми. Цілком достатньо, наприклад, для зображення контурів проїзної частини дороги, бордюрів, ліній дорожньої розмітки і тротуарів, конфігурацій перехресть застосувати чорний колір; транспортних засобів, слідів та інших об'єктів, що утворилися внаслідок ДТП (сліди коліс, осколки скла, уламки кузова автомобіля, точка наїзду або зіткнення тощо) – червоний; будинків, споруджень, заборів – коричневий; газонів і зелених насаджень – зелений; а для нанесення розмірних і допоміжних ліній використовують чорний колір;

з) дозволяється в окремих випадках зображати місце контакту або інший слід у збільшеному масштабі з розташуванням цього фрагменту у вільному місці схеми;

і) можна фіксувати на схемі, зокрема, фактичне місце удару, про що свідчать сліди, а також місце удару зі слів водія, а за відсутності матеріальних доказів – зі слів учасників та очевидців пригоди;

к) пояснювальні надписи на схемі доцільно розташовувати на її периферійних ділянках. Вони виконуються розбірливо і по можливості креслярським шрифтом. Назва вулиці позначається праворуч і ліворуч від зображеної на схемі ділянки;

л) надписи можуть бути нанесені і на зображеннях окремих об'єктів, якщо вони своїми розмірами дозволяють зробити це (наприклад, на зображенні будинку можна указати його номер, на адміністративній будівлі – назву установи).

Висновки до розділу 2

На сьогодні чинне адміністративне законодавство не містить конкретного алгоритму проведення огляду місця події, у тому числі і місця ДТП. Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 містить лише перелік об'єктів, які мають бути графічно зображені на схемі місця ДТП та поради щодо її складання; наказ МВС України від 25.12.2004 № 1621 – заходи безпеки при здійсненні оглядів співробітниками органів внутрішніх справ місць дорожньо-транспортних пригод. Тому особи, які проводять огляд місця автопригоди у адміністративному провадженні у кожному окремому випадку діють за власним розсудом.

Найчастіше це призводить до спрощення процедури огляду, фіксації на схемах огляду місця ДТП лише загальної конфігурації ділянки вулично-шляхової мережі та транспортних засобів – учасників автопригоди, формального використання інституту понятих під час процесуальних заходів (дій). До уваги не приймаються обставини та об'єкти, які, на перший погляд, мають опосередковане значення для справи, наявні сліди не фіксуються зі всією необхідною ретельністю й акуратністю в деталях і подробицях.

Кримінально-процесуальна процедура проведення огляду місця ДТП (у справах за фактами ДТП з постраждалими (середні та тяжкі тілесні ушкодження) або загиблими) більш догматична та нормативно визначена. Незважаючи на деякі «незручності» та тривалість такого оформлення, результати його є більш надійними та інформаційно змістовними для подальшого вирішення справи.

За результатами проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Огляд місця ДТП у межах адміністративного провадження доцільно проводити за такими етапами:

- а) загальний огляд дорожньої ділянки;
- б) огляд безпосереднього місця події (виявлення й фіксація слідів безпосередньо на місці аварії, наїзду, зіткнення, перекидання і т.ін.);
- в) огляд автомобілів та інших транспортних засобів (що причетні до автопригоди).

2. На місці події можуть підлягати дослідженню наступні сліди:

- залишені транспортними засобами;
- залишені відкинутими об'єктами;
- залишені потерпілим при наїзді;
- залишені на транспортних засобах і потерпілих.

3. Найбільш значна й інформативна група – сліди коліс транспортних засобів у вигляді кочення, юза, заносу.

4. Сліди необхідно фіксувати шляхом детальних описів, указавши їхню форму, розміри, відстань від краю дороги і інших об'єктів дорожньої обстановки, фотографувати за допомогою оглядової фотозйомки, і фотозйомки, що орієнтує.

5. Правильна оцінка дорожньо-транспортної ситуації, що склалася на місці ДТП та утворених у результаті автопригоди слідів у більшості випадків дозволяє суб'єктові огляду відразу кваліфікувати порушення ПДР, що призвели до скоєння ДТП та визначити винних осіб.

Якщо на місці ДТП працівник ДАІ не може об'єктивно визначити особу, яка скоїла адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, або відсутні прямі докази її вини, матеріали ДТП, зокрема огляду місця події, які оформлені належним чином надсилаються до регіонального підрозділу Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при МВС з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення в справі.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ.

Дослідження адміністративно-правової регламентації огляду місця ДТП, підіймає на поверхню низку питань, які залишені без належної уваги законодавця та потребують подальшого правового впорядкування. Такими основними питаннями є:

- юридична відповідальність за скоєння ДТП, у результаті якої потерпілому було спричинено легкі тілесні ушкодження;
- адміністративно-правова регламентація порядку проведення огляду місця ДТП на законодавчому рівні;
- форма процесуального закріплення результатів такого огляду.

Повна чи часткова відсутність у чинному законодавстві необхідних юридичних норм у теорії держави та права називається прогалинами права [38, с. 457]. Кельман М.С. та Мурашин О.Г. прогалинами у праві визнають випадки відсутності правових норм, необхідних для регулювання суспільних відносин (вирішення конкретної життєвої ситуації) або неповнота правових моделей [11, с. 303]. Кожна юридична норма регулює окремий вид суспільних відносин, ознаки якого описані в її гіпотезі. Таким чином, кожна норма має свій «спектр дії» в загальній сфері правового регулювання. Сукупність подібних «спектрів», якщо мати на увазі всі без винятку норми будь-якої галузі, й складають загальну сферу правового регулювання тієї чи іншої галузі.

Але на думку Скакун О.Ф. не можна вважати прогалинами в законодавстві такі випадки: 1) кваліфіковану мовчанку законодавця, коли він умисно утримується від прийняття норми, відносить вирішення справи за межі законодавства; 2) свідоме віднесення питань на розсуд правозастосувача, коли законодавець розраховує на конкретизацію його законодавчої волі правозастосувальними та іншими правовими актами [36, с. 571].

У випадку юридичної відповідальності за ДТП із спричиненням легких тілесних ушкоджень ми спостерігаємо технічну помилку законодавця, допущену при внесенні змін до статті 286 КК України – декриміналізація зазначеного діяння з відсутністю одночасного закріплення його (діяння) як адміністративного делікту. Що

стосується адміністративно-правового регулювання огляду місця ДТП, то у цьому випадку, вважаємо, що законодавцем не було приділено достатньої уваги цій процедурі. Недосконале визначення цього питання призводить до поверхневого, іноді суто формального проведення огляду, і як наслідок – ігнорування або неналежного оформлення, тобто втрати певних слідів та доказів, які у сукупності могли б надавати важливу для вирішення справи інформацію.

Саме характер наслідків ДТП визначає вид та ступінь юридичної відповідальності – адміністративну або кримінальну.

Згідно зі статтею 2 КК України підставою кримінальної відповідальності є вчинення особою суспільно небезпечного діяння, яке містить склад злочину, передбаченого цим Кодексом [17]. Чинна редакція статті 286 КК України визнає злочином лише дії, які спричинили тілесні ушкодження, починаючи з середньої тяжкості. Не є злочином дія або бездіяльність, яка хоча формально і містить ознаки будь-якого діяння, передбаченого КК України, але через малозначність не становить суспільної небезпеки, тобто не заподіяла і не могла заподіяти істотної шкоди фізичній чи юридичній особі, суспільству або державі. Таким чином, спричинення особі у результаті ДТП легких тілесних ушкоджень треба віднести до адміністративних правопорушень.

Зазначений склад правопорушення доцільно включити до статті 124 цього Кодексу, але окремою частиною з більш суворішими санкціями. Така пропозиція надасть можливість чітко відокремлювати ДТП з матеріальним збитком від ДТП з постраждалими (адміністративний делікт) для подальшого аналізу. Крім того, дозволить суду (посадовій особі) під час прийняття рішення у справі, більш об'єктивно визначити відповідність адміністративного стягнення ступеню шкідливості наслідків вчиненого правопорушення.

Враховуючи вищезазначене, пропонуємо доповнити статтю 124 КУпАП другою частиною у такій редакції:

«Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження, -

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами

на строк від одного до двох років, або громадські роботи на строк від сорока до п'ятдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб - накладення штрафу від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до п'ятдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб».

На сьогодні, у випадках, коли учасникам ДТП заподіяно будь-які тілесні ушкодження для проведення огляду місця події викликається слідчий. Якщо попередній діагноз заподіяних потерпілому травм дає ймовірне уявлення про те, що вони будуть визнані як легкої тяжкості – у деяких випадках, як свідчить практика, проведення огляду місця ДТП та оформлення первинних матеріалів здійснюється працівником ДАІ. Але такі дії мають бути виконано відповідно до вимог кримінально-процесуального законодавства.

Зараз, сучасні зміни до законодавства стосовно «спрощеного» порядку оформлення ДТП без постраждалих за участю забезпечених транспортних засобів за умови згоди учасників автопригоди щодо обставин ДТП умовно виокремлюють такі події до окремої категорії. Законодавець навіть звільняє винних осіб від адміністративної відповідальності. У таких випадках цілком логічною є процедура спрощення форми процесуального (формального) оформлення результатів ДТП, хоча таке становище також може призвести до зловживань з боку учасників ДТП та окремих посадових осіб страхових компаній. Але у всіх інших випадках, коли обставини або учасники автопригоди вимагають оформлення ДТП працівниками ДАІ порядок проведення огляду місця ДТП та фіксації його результатів має бути переглянуто у бік удосконалення його якості.

Уважно проаналізуємо такі ситуації:

- по-перше, це випадки коли хоча б одним з учасників ДТП є особа цивільно-правова відповідальність якої не застрахована відповідно до законодавства. У такому випадку на винну у ДТП особу або власника транспортного засобу покладається увесь тягар цивільної відповідальності за спричинені у результаті пригоди матеріальні збитки. Або виникає ситуація суперечності інтересів фізичної особи – одного учасника ДТП цивільно-правова відповідальність якого не застрахована та юридичної особи –

страхової компанії, у якій укладено договір страхування з другим учасником ДТП;

- по-друге, це випадки коли учасники ДТП не дійшли взаємної згоди щодо обставин та механізму скоєння автопригоди;
- по-третє, у результаті ДТП є травмовані особи (легкої тяжкості тілесні ушкодження).

У всіх означених випадках зацікавлені сторони будуть намагатися у всякій спосіб (включаючи і правові прогалини) уникнути відповідальності, оспорювати прийняте рішення, якість доказів та спосіб їх отримання. Для повного уявлення обставин ДТП може виникнути необхідність у проведенні спеціальних автотехнічних, трасологічних та інших досліджень. Вихідними даними таких досліджень є інформація отримана під час огляду місця ДТП та зафіксована належним чином у процесуальних документах. Отже, від якості та повноти проведення огляду місця ДТП, а також правильного фіксування його результатів залежатиме не лише встановлення об'єктивної істини у справі, але й захист інтересів певних осіб.

У правовій теорії та практичній діяльності основним документом, що закріплює результати проведення певних процесуально-правових дій (заходів) є протокол, у деяких випадках акт. Основним документом з фіксації результатів огляду місця дорожньо-транспортної пригоди у кримінальному судочинстві є протокол огляду. Нагадуємо, що КУпАП не містить норм, які б регламентували проведення огляду місця події.

При наявності прогалини у праві специфічним прийомом розв'язання юридичних питань, не врегульованих нормами права є застосування аналогії закону або аналогії права. У такому випадку рішення у справі приймається, виходячи з загальних принципів, основних засад і змісту відповідної галузі права або права в цілому. Вдаватися до аналогії права можна лише тоді, коли дане питання прямо не врегульоване нормою права або коли немає норм, які регулюють подібні відносини, внаслідок чого неможливо скористатися аналогією закону, або коли це дозволено чи, принаймні, не заборонено законом.

Здавалосьь, що оформлення результатів огляду місця події можна було б проводити за аналогією проведення особистого огляду, огляду речей, відповідно до статті 264 КУпАП: «складається протокол або

про це робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення або в протоколі про адміністративне затримання». Але інститут аналогії закону не застосовується в адміністративному та кримінальному праві [11, с. 305; 38, с. 458].

Закріплений лише у відомчому наказі бланк схеми оформлення ДТП не цілком відповідає вимогам для використання її як доказ у ході розгляду адміністративних правопорушень передбачених статтею 124 КУпАП. Отже, вважаємо, що дуже актуальною є необхідність у створенні додаткових правових норм до адміністративного законодавства, які б регулювали процедуру проведення та оформлення огляду місця події.

Згідно Кримінально-процесуального кодексу України протокол огляду повинен відповідати наступним вимогам:

а) протокол повинен бути складений відповідно до норм Кримінально процесуального кодексу України (ст.ст. 190-192 та 195);

б) достатньо повно і об'єктивно відображується те, що фіксується, щоб можна було отримати чітку уяву про обстановку місця пригоди;

в) відображення усіх слідів і предметів, виявлених на місці пригоди, що можуть мати значення для встановлення істини по справі;

г) зміст протоколу повинен бути викладений таким чином, щоб при необхідності можна було здійснити реконструкцію обставин місця пригоди [18].

З метою ефективного розслідування адміністративних правопорушень, передбачених статтею 124 КУпАП, пропонуємо внести додаткові норми до КУпАП, які б закріплювали вимоги до проведення огляду місця ДТП як заходу забезпечення адміністративного провадження та протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди – документа, який закріплює результати процесуальних дій та буде повноцінним доказом під час розгляду справи та прийняття об'єктивного рішення.

Схожої думки додержується Кісір М.Я., який пропонує під час огляду місця ДТП (з матеріальним збитком) складати окремий протокол, у якому характеристика дорожньої обстановки може бути доповнена та конкретизована, а також надані пояснення за схемою пригоди. «у ньому (протоколі) можна відбити інформацію про наявність або відсутність дорожньої розмітки, дорожніх знаків, інших

засобів регулювання дорожнього руху (світлофори, ручне регулювання). Бажано вказати, які саме і в якому місці встановлені світлофори, які у них є додаткові інформаційні засоби і який режим їх роботи» [13, с. 5-6]. «У протоколі огляду місця ДТП відбиваються параметри проїжджої частини і прилеглих до неї інших елементів дороги або вулиці (узбіччя, тротуари, газони, зелені насадження і ін.). У протоколі даються пояснення до тих відомостей, які відбиті в схемі, описується яким способом проводилися виміри і які орієнтири прийняті як базові» [13, с. 6].

Крім того, у протоколі огляду можна детально відбити відомості про положення механізмів керування (колiс), спрямування проміню світла зовнішніх світлових приладів і т.ін., що дуже важко передати на схемі ДТП, але інформація про які може суттєво впливати на правильну кваліфікацію обставин справи, підтвердження достовірності або хибності інших відомостей.

Наприклад, на *малюнках 35 та 36* яскраво відтворені випадки, коли за положенням передніх колiс можна робити висновок про те, хто з учасників ДТП змінював напрямок руху (для порівняння на *малюнку 37* дається ситуація, коли положення колiс транспортних засобів залишалось незмінним).



Малюнок 35.

Заслуговує на увагу практика оформлення адміністративних справ за статтею 124 КУпАП (ДТП без постраждалих) у деяких територіальних підрозділах ДАІ (наприклад, ВДАІ з обслуговування адміністративної території Рокитнівського району та АТІ ДАІ УМВС України у Рівненській області).



Малюнок 36.



Малюнок 37.

Результати огляду місця ДТП, крім встановленого наказом МВС України від 26.02.2009 № 77 бланку схеми місця ДТП (див. додаток 7), фіксуються у протоколі огляду місця дорожньо-транспортної пригоди та протоколі огляду перевірки технічного стану транспортного засобу. До зазначених протоколів додаються фотографії автопригоди та транспортних засобів – учасників ДТП (див. додаток 8). Аналіз оформлених у такий спосіб результатів огляду місця ДТП доводить доцільність уведення подібної процедури у межах адміністративного провадження.

Щоб забезпечити високу якість протоколу огляду, під час дослідження місця дорожньо-транспортної пригоди, пропонуємо використовувати зразок протоколу огляду місця пригоди у кримінальному судочинстві (який оформляється у випадку ДТП з постраждалими).

Законодавець не висуває особливих вимог щодо форми протоколу огляду місця ДТП, водночас в органах внутрішніх справ України під час проведення відповідної слідчої дії, як правило, використовується бланк протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, рекомендований Головним слідчим управлінням МВС України [4, с. 58].

У протоколі огляду місця дорожньо-транспортної пригоди повинно зазначатися:

- дата, місце, початок та закінчення його складання;
- посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол;
- час отримання повідомлення про ДТП, час прибуття на місце пригоди;
- відомості про особу, яка надала інформацію про ДТП;
- прізвища, ім'я, по батькові свідків;
- погодні умови при яких було здійснено огляд місця пригоди;
- вид пригоди;
- стан та розміри дорожнього покриття;
- спосіб регулювання руху на місці пригоди;
- стан освітлення на даній ділянці дороги;
- характер розташування транспортних засобів на місці пригоди;
- сліди протекторів шин, сліди гальмування;
- наявність матеріальних пошкоджень транспортних засобів;
- прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби.

Протокол огляду місця пригоди заповнюється безпосередньо під час огляду і підписується його учасниками. Лише у виключних випадках протокол складається після огляду, за чернетками, якщо цьому заважають об'єктивні причини (дощ, мокрий сніг) [18].

За змістом протокол складається із таких частин:

1. Вступна частина, де вказуються підстави для огляду, час отримання повідомлення і від кого воно отримано, місце і дата проведення огляду, посада та прізвище особи, що його склала, та учасників огляду. У вступній частині також робляться помітки про роз'яснення прав і обов'язків спеціалістів та понять, а також визначаються умови огляду.

2. Досліджувальна частина, де відображається характеристика дороги: напрямок дороги, вулиці відносно сторін горизонту (по компасу), а також відносно меж населеного пункту; план дороги (пряма ділянка, перехрестя і його форма, повороти, закруглення дороги, вулиці, в якій бік); поздовжній профіль дороги (горизонтальна ділянка, підйом чи ухил, їх величина і напрямок);

поперечний профіль дороги (випуклий, горизонтальний, двоскатний, односкатний і в який бік, величина); ширина проїзної частини; тип дорожнього покриття (асфальт, асфальтобетон, цементобетон, бетон, бруківка, гравій, пісок, ґрунт і т. ін.); стан дорожнього покриття (сухе, мокре, забруднене, щільність снігу, мокрий сніг, ожеледь і т.ін.); коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з дорожнім покриттям; пошкодження дорожнього покриття; ширина правого чи лівого узбіччя; тип покриття узбіччя і його стан (укріплене, вкрите щебенем, піском, травою, снігом, кригою тощо); пошкодження на узбіччях; ширина тротуарів; висота бортового каменю (у см.); наявність перешкод на дорозі, вулиці, узбіччях, тротуарах, глибина кюветів; довжина відкосів кюветів, їх стан; зовнішнє оточення місця ДТП (відкрита місцевість, дерева, будови, обриви, відкоси тощо) поверхні проїзної частини, дерева, будови, обриви і т.д.; штучне освітлення, його стан і справність; транспортні засоби та речові докази.

Зазвичай огляд транспортного засобу на місці пригоди фіксується у протоколі огляду місця пригоди як розділ, у якому слід зафіксувати:

- вид, тип транспортного засобу, його марку, модель, державний номер;
- положення механізмів керування, зовнішніх світлових приладів та показники контрольних приладів транспортного засобу;
- положення дверей кузова чи кабіни та запірних пристроїв бортів вантажної платформи;
- вид вантажу, його габарити, характер кріплення та його кількість;
- моделі, розміри та номери шин (якщо є пошкодження, та їх характер, локалізація і розміри);
- сліди ДТП на транспортному засобі (деформації, подряпини, поломки, розриви, відбитки сторонніх тіл тощо, що знаходяться в кабіні, кузові чи ззовні транспортного засобу), їх характер, форма, розмірні дані (в трьох вимірах) і положення відносно передньої частини транспортного засобу та поверхні дороги (землі).

План місця пригоди виконують у вигляді схеми або викреслюють його у визначеному мірілі. Схема є додатком до протоколу. Разом з графічними позначеннями, що зафіксовані на схемі, вона повинна також містити наступні реквізити:

- найменування;
 - місце дорожньо-транспортної пригоди (назва автодороги, вулиці, кілометр, перехрестя, номер будинку тощо);
 - дата (рік, місяць, число) та час вчинення ДТП;
 - посада, звання, прізвище та ініціали, підпис особи, що складає схему;
 - прізвище, місце проживання, підписи понятих, прізвища та підписи інших осіб, учасників огляду;
 - умовні позначки, котрі були використані при складенні схеми;
 - мірило, у якому виконана схема.
- Графічній фіксації на схемі підлягають відомості про:
- ділянку дороги, де сталося ДТП;
 - відносно сталі орієнтири, до яких на схемі здійснюється прив'язка об'єктів чи слідів, що мають відношення до ДТП;
 - транспортні засоби, що приймали участь у ДТП, координати їх розташування відносно елементів проїзної частини та стійких орієнтирів;
 - сліди коліс транспортного засобу – їх розташування відносно елементів проїзної частини, довжина від початку до кожного колеса транспортного засобу, з визначенням розривів довжина слідів на ділянках з різним покриттям або з різнорідним станом покриття;
 - потерпілий – його розташування відносно транспортного засобу, елементів проїзної частини і слідів на місці пригоди;
 - інші сліди та предмети, що мають відношення до ДТП – розташування частин та інших об'єктів, що відділилися від транспортного засобу (уламки кузова, частинок фарби, осколків скла, осип ґрунту слідів рідини та мастил тощо) відносно елементів проїзної частини транспортних засобів, розмірів слідів крові, площі розсіювання осколків скла, осипу ґрунту і т. ін.;
 - ширина проїзної частини, включаючи роздільні смуги;
 - ширина тротуарів, узбіч, профілю кюветів;
 - радіус повороту;
 - розмір ділянок з різнорідним станом дорожнього покриття;
 - розташування дорожньої розмітки;
 - розташування дорожніх знаків і засобів регулювання дорожнього руху;

- розташування шлагбаума, засобів сигналізації дорожніх знаків на залізничному переїзді;
- координати місця зіткнення, наїзду відносно стійких орієнтирів.

Схема повинна складатися безпосередньо на місці ДТП. Використовується бланк паперу розміром 400 х 280 мм з міліметровою сіткою у мірилі 1:200 (у 1см-2м).

Якщо на місці ДТП була складена чорнова схема, то її чистовий варіант складається у черговій частині підрозділу ДАІ чи органу внутрішніх справ. Чорновий варіант схеми також долучається до протоколу огляду. Обидві схеми повинні бути підписані понятими і особами, що приймали участь в огляді.

При складанні схеми слід дотримуватись таких рекомендацій:

- використовувати спеціальні креслярські прилади (лінійки, лекала тощо);
- користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями та умовними зображеннями об'єктів та умовними позначеннями
- не порушити мірило зображень;
- використовувати винесення фрагментів;
- використовуючи кольорові барвники, намагатися уникнути зайвої строкатості, якщо це ускладнює читання схеми.

Важливе значення має достовірність вимірів, що виконуються при огляді місця ДТП.

Для вірного сприйняття обстановки на місці пригоди необхідно зафіксувати окреслюючи крейдою місця знаходження на момент огляду потерпілих, трупів, транспортних засобів та тих об'єктів, які не можуть залишатися на місці до закінчення огляду.

Так само у необхідних випадках проводяться вимірювання, складається план і креслення оглянутого місця та окремих предметів, а також по можливості всі вони фотографуються [19].

Фотозйомка – використовується для точної фіксації обстановки місця пригоди, а також як засіб дослідження та доказування під час слідства. Проводиться згідно з загальними криміналістичними рекомендаціями.

Орієнтуюча зйомка – фіксує місце пригоди та розташовані поблизу ділянки, дороги, вулиці, споруди та інші об'єкти. Якщо в кадр не входить весь необхідний простір, котрий необхідно

зафіксувати, то виконується панорамна фотозйомка, при якій кожен послідуєчий кадр повторює частину попереднього.

Оглядова зйомка – використовується для фіксації місця ДТП. Вона не охоплює прилеглу обстановку, а тому виконується більш великим планом. Вона може бути виконана способом лінійної та кругової панорами.

Вузлова зйомка – дозволяє зафіксувати окремі фрагменти загальної картини місця дорожньо-транспортної пригоди, тобто ті чи інші об'єкти та їх взаєморозташування.

Детальна фотозйомка – виконується для фіксації невеликих по розмірах об'єктів та слідів на місці пригоди. Її слід завжди проводити із застосуванням масштабної лінійки.

При проведенні зйомки необхідно дотримуватись наступних умов:

- у кадр не повинні попадати присутні на місці пригоди особи, а також сторонні об'єкти;

- зйомка повинна проводитись таким чином, щоб при мінімальній кількості кадрів зафіксувати максимальну кількість інформації, особливо тієї, яка має значення для вирішення кримінальних справ;

- необхідно використовувати точки, котрі розташовані на протилежних кінцях по одній діагоналі;

- слід фіксувати відстань, з якої проведена зйомка;

- при фіксації видимості та оглядовості, зйомку слід проводити з точки, в якій знаходився свідок.

Враховуючи наведене вище, авторами пропонується закріпити зазначені вимоги до проведення огляду місця ДТП та оформлення його результатів у вигляді протоколу у окремих нових нормах Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Висновки до розділу 3

Змістом цього розділу стало обґрунтування необхідності внесення доповнень та нових норм до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо порядку проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди та доцільності оформлення результатів такого огляду в окремому протоколі.

З метою врегулювання зазначених правовідносин та удосконалення чинного законодавства пропонуємо:

1. Доповнити статтю 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення другою частиною у такій редакції:

«Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесні ушкодження, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років, або громадські роботи на строк від сорока до п'ятдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб - накладення штрафу від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до п'ятдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб».

2. Доповнити главу 20 Кодексу України про адміністративні правопорушення новими статтями 264-1 «Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди» та 264-2 «Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди» у такому контексті:

Стаття 264-1. Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди проводиться уповноваженими на те посадовими особами Державтоінспекції, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України а у випадках, прямо передбачених законами України, також і інших органів у випадках порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, у тому ж числі транспортних засобів, учасників дорожнього руху та інших предметів (об'єктів), що мають відношення до дорожньо-транспортної події здійснюється, як правило, у присутності осіб – учасників дорожньо-транспортної пригоди та інших зацікавлених осіб, за участю не менш двох понятих. У невідкладних випадках транспортні засоби, речі та предмети може бути піддано оглядові за участю двох понятих під час відсутності власника (володільця).

В необхідних випадках уповноважена особа, яка проводить огляд місця дорожньо-транспортної пригоди проводить вимірювання, складає схему і креслення оглянутого місця, транспортних засобів, слідів, наявних технічних засобів організації дорожнього руху та інших окремих предметів, а також по можливості фотографує їх або відеофіксує з використанням масштабної лінійки.

Для участі в огляді місця дорожньо-транспортної пригоди може бути запрошено відповідних спеціалістів, не заінтересованих у результатах справи.

Про огляд місця дорожньо-транспортної пригоди та транспортних засобів складається протокол, який додається до протоколу про адміністративне правопорушення.

Стаття 256. Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

В протоколі огляду місця дорожньо-транспортної пригоди повинні бути зазначені: місце і дата його складання; посади і прізвища осіб, що проводять дію; прізвища осіб, які брали участь у проведенні огляду, адреси цих осіб; роз'яснення їх прав і обов'язків; зміст проведеного заходу, час його початку і завершення; всі істотні для справи обставини, виявлені при виконанні огляду.

До обставин, які необхідно з'ясувати під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди належать: погодні умови при яких було здійснено огляд місця пригоди, вид пригоди, стан розміри дорожнього покриття, спосіб регулювання руху на місці пригоди, стан освітлення на даній ділянці дороги; характер розташування транспортних засобів на місці пригоди, сліди протекторів шин, сліди гальмування; наявність матеріальних пошкоджень транспортних

засобів; прізвища, ім'я, по батькові учасників дорожньо-транспортної пригоди, відомості про транспортні засоби і т.д..

Зміст протоколу доводиться всім особам, що брали участь у проведенні огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, при цьому їм роз'яснюється їх право робити зауваження. Зазначені особи можуть ознайомитися з протоколом особисто.

До протоколу можуть бути додані фотознімки, матеріали звукозапису, кінозйомок, відеозапису, плани, схеми, зліпки та інші матеріали, які пояснюють його зміст. В обов'язковому порядку до протоколу має бути додана схема місця ДТП підписана учасниками ДТП, понятими та посадовою особою, що її склала.

Протокол підписують: особа, яка провадила огляд, учасники дорожньо-транспортної пригоди або їх законні представники, поняті, а також перекладач, спеціаліст якщо вони брали участь в огляді, та інші особи, які були присутні або брали участь у проведенні цієї дії.

Особи, які беруть участь у огляді місця ДТП мають право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви свого відмовлення від його підписання. Вставки і поправки повинні бути застережені в протоколі перед підписами. У разі відмови особи, яка бере участь у огляді місця ДТП, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Результати дослідження адміністративно-правових аспектів огляду місця ДТП дозволяють здійснити ряд теоретичних та прикладних висновків.

1. Враховуючи зміст статті 286 КК України та статті 124 КУпАП поза увагою законодавця залишаються наслідки ДТП у вигляді спричинення потерпілому легких тілесних ушкоджень.

2. В адміністративному провадженні огляд місця дорожньо-транспортної пригоди – це процесуальна дія, яка провадиться уповноваженими суб'єктами з метою встановлення наявності факту дорожньо-транспортної пригоди, з'ясування обставин та одержання доказів шляхом візуального спостереження, дослідження та фіксації слідів делікту та інших матеріальних джерел доказової інформації.

Огляд місця пригоди як процесуальний захід природно входить до стадії порушення справи про адміністративне правопорушення.

3. Загальні завдання огляду ДТП впливають із його визначення і полягають у наступному:

- дослідження і фіксація обстановки на місці пригоди;
- виявлення, фіксація слідів та інших речових доказів, які мають відношення до автопригоди;
- виявлення обставин і даних, що можуть бути використані для встановлення та розшуку водіїв транспортних засобів та інших учасників ДТП, що залишили на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні;
- установлення причин і умов, що сприяли вчиненню правопорушення та скоєння ДТП.

4. Місце ДТП – це обмежена за периметром ділянка дороги (проїжджа частина, узбіччя, тротуари і т.ін.), на якій розташовані об'єкти, які мають відношення до ДТП (транспортні засоби; деталі транспортних засобів, які відокремилися; вантажі, що випали; осип ґрунту, осколки скла; патьоки рідини, сліди переміщення транспортних засобів і т.ін.). Визначення конкретних меж та об'єктів огляду місця події у кожному окремому випадку ДТП покладається виключно на уповноваженого суб'єкта, який здійснює цей захід.

5. Огляд місця події (ДТП) є невід'ємним обов'язковим елементом з'ясування обставин події та встановлення (доказування) вини особи у справах про адміністративні правопорушення,

передбачених статтею 124 КУпАП. Не зважаючи на це, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання у адміністративному провадженні.

6. На сьогодні, єдиними, визначеними у відомчих нормативних актах документами, що мають складатися за результатами огляду місця ДТП без постраждалих є схема місця ДТП та акт обстеження дорожніх умов у місці ДТП.

7. Обстеження дорожніх умов у місці скоєння ДТП є додатковою складовою огляду місця ДТП.

8. Документальним оформленням огляду місця ДТП без постраждалих за участю застрахованих транспортних засобів є заповнення за взаємною згодою учасниками ДТП встановленого бланку повідомлення про ДТП. У такому випадку особи винні у ДТП до адміністративної відповідальності не притягаються (згідно з приміткою до статті 124 КУпАП).

9. Учасниками огляду місця ДТП є фізичні (посадові) особи наділені певними правами і обов'язками, які дозволяють їм брати участь у проведенні огляду місця ДТП з метою захисту своїх прав і законних інтересів або прав і законних інтересів інших громадян, а також сприяти здійсненню об'єктивного та повного огляду місця ДТП та формального закріплення його результатів.

10. Суб'єктами огляду місця ДТП є учасники, що наділені владними повноваженнями своїми діями спрямовувати хід проведення огляду, приймати рішення та процесуально оформлювати результати проведення огляду місця ДТП з метою об'єктивного з'ясування обставин та умов скоєння ДТП, захисту прав і законних інтересів учасників автопригоди та третіх осіб.

11. Учасників огляду місця ДТП за певними ознаками залежно від обставин ДТП та інших юридичних фактів можна розподілити за наступною класифікацією:

- залежно від правового статусу та наявності владних повноважень – на лідируючих суб'єктів та інших учасників проведення огляду місця ДТП;

- залежно від обов'язковості участі у проведенні огляду місця ДТП – на обов'язково присутніх та таких, учать яких може бути не обов'язковою;

- залежно від особистої зацікавленості особи – на зацікавлених учасників огляду місця ДТП та тих, які особистих інтересів у результатах огляду місця ДТП не мають.

12. Доповнити главу 20 Кодексу України про адміністративні правопорушення новими статтями 264-1 «Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди» та 264-2 «Зміст протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди».

13. Доповнити статтю 124 КУпАП другою частиною у такій редакції: «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження».

14. Огляд місця ДТП у межах адміністративного провадження доцільно проводити за такими етапами:

а) загальний огляд дорожньої ділянки;

б) огляд безпосереднього місця події (виявлення й фіксація слідів безпосередньо на місці аварії, наїзду, зіткнення, перекидання і т.ін.);

в) огляд автомобілів та інших транспортних засобів (що причетні до автопригоди).

15. Сліди необхідно фіксувати шляхом детальних описів, указавши їхню форму, розміри, відстань від краю дороги і інших об'єктів дорожньої обстановки, фотографувати за допомогою оглядової фотозйомки, і фотозйомки, що орієнтує.

16. Правильна оцінка дорожньо-транспортної ситуації, що склалася на місці ДТП та утворених у результаті автопригоди слідів у більшості випадків дозволяє суб'єктові огляду відразу кваліфікувати порушення ПДР, що призвели до скоєння ДТП та визначити винних осіб.

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНУ ПРИГОДУ

Стр. 1/2

Дата пригоди 10 жовтня 2011 року	Час 19:40:20 год.	Місцезнаходження: Країна: УКРАЇНА	Місце: <i>вул. Тимона, пр. Амур - вг. Сімея</i>	Шкода, заподіяна життю та здоров'ю, навіть якщо незначна ні <input checked="" type="checkbox"/> так <input type="checkbox"/>
Шкода, заподіяна майну крім шкоди транспортним засобам А та В ні <input checked="" type="checkbox"/> так <input type="checkbox"/>		Свідки: прізвища, адреси, тел.: <i>Сосновий Андрій (Пасажир) м. Миколаїв, вул. Лесюк В. І, м.п. 030-91-22-000 Дриченко Володимир Володимирович, м. Донецьк, вул. Шогенюк В. 67, кв. 42</i>		

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ А

6. Страховальник / власник полісу (див. сертифікат страхування)
ПРІЗВИЩЕ: **ІВАНКІВ**
ОЛЕКСІЙ
Ім'я: *м. Донецьк, пр. Дзержинського, б. 20, кв. 11*
Адреса: *м. Донецьк, пр. Дзержинського, б. 20, кв. 11*
Поштовий індекс: **83100** Країна: **УКРАЇНА**
Тел. або e-mail: **067-66-00-031**

7. Транспортний засіб

АВТОМОБІЛЬ	ІНШЕ
Марка, тип <i>Ренов Сіо - легковий</i> Державний реєстраційний номерний знак <i>АН 3367 СІ</i> Країна реєстрації <i>Україна</i>	Державний реєстраційний номерний знак Країна реєстрації

8. Страхова компанія (див. сертифікат страхування)
НАЗВА: **Пр-АТ "УАСК АСКА"**
Номер полісу: **ВВС № 654788234**
Номер «зеленої картки»:
Сертифікат страхування або «зелена картка» діє з: **05.09.2011 до: 04.09.2012**
Агентство (або бюро, або брокер):
НАЗВА:
Адреса:
Країна:
Тел. або e-mail:
Чи покриває поліс шкоду транспортному засобу?
ні так

9. ВОДИЙ (див. посвідчення водія)
ПРІЗВИЩЕ: **ІВАНКІВ**
ОЛЕКСІЙ
Ім'я: *17.12.1984*
Дата народження: **17.12.1984**
Адреса: *м. Донецьк, пр. Дзержинського, б. 20, кв. 11*
Країна:
Тел. або e-mail: **067-66-00-031**
Номер посвідчення водія: **АВВ № 4578921**
Категорія (А, В, ...): **"А", "В", "С"**
Посвідчення водія діє до: **без обмеження терміну**

10. Вкажіть стрілкою точку початкового удару транспортного засобу А →

11. Видимі пошкодження транспортного засобу А:
Бампер передній, ліва біла фара, ліва передня крило

14. Мої зауваження:

12. ОБСТАВИНИ

↓ Поставте хрестик у кожній відповідній клітинці, щоб допомогти пояснити схему ↓

* акресель, якщо необхідно

А	<input type="checkbox"/> 1 * під час стоянки / зупинки	В	<input type="checkbox"/> 1
	<input type="checkbox"/> 2 * під час виходу з місця стоянки / під час відкриття дверей		<input type="checkbox"/> 2
	<input type="checkbox"/> 3 під час заїзду на місце стоянки		<input type="checkbox"/> 3
	<input type="checkbox"/> 4 під час виходу з автостоянки, з приватних ділянок, із гупівця (копі)		<input type="checkbox"/> 4
	<input type="checkbox"/> 5 під час заїзду на автостоянку, на приватні ділянки, на гупівця (копі)		<input type="checkbox"/> 5
	<input type="checkbox"/> 6 під час заїзду на перехрестя з круговим рухом		<input type="checkbox"/> 6
	<input type="checkbox"/> 7 під час руху по перехрестю з круговим рухом		<input type="checkbox"/> 7
	<input type="checkbox"/> 8 зіткнення із задньою частиною іншого транспортного засобу під час руху в одному і тому ж напрямку та по одній і тій же смузі		<input type="checkbox"/> 8
	<input type="checkbox"/> 9 під час руху в одному і тому ж напрямку, але в іншій смузі		<input type="checkbox"/> 9
	<input type="checkbox"/> 10 під час зміни смуг		<input checked="" type="checkbox"/> 10
	<input type="checkbox"/> 11 під час обгону		<input type="checkbox"/> 11
	<input type="checkbox"/> 12 під час повороту праворуч		<input checked="" type="checkbox"/> 12
	<input type="checkbox"/> 13 під час повороту ліворуч		<input type="checkbox"/> 13
	<input type="checkbox"/> 14 під час руху у протилежному напрямку		<input type="checkbox"/> 14
	<input type="checkbox"/> 15 під час виходу на смугу, призначену для руху у протилежному напрямку		<input type="checkbox"/> 15
	<input type="checkbox"/> 16 під час виходу справа (на сусідній доріг)		<input type="checkbox"/> 16
	<input type="checkbox"/> 17 під час порушення знаку переваги руху або червоного світла		<input type="checkbox"/> 17

0 ← вкажіть кількість відмічених хрестиком клітинок → 2

13. Схеми пригоди, коли сталося зіткнення

1 - аварія з двома автомобілями; 2 - аварія з одним автомобілем та транспортним засобом А; 3 - аварія з двома автомобілями та транспортним засобом В; 4 - аварія з одним автомобілем та транспортним засобом В; 5 - аварія з одним автомобілем та транспортним засобом А та В

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ В

6. Страховальник / власник полісу (див. сертифікат страхування)
ПРІЗВИЩЕ: **БОЙКО**
ОЛЕНА
Ім'я: *м. Донецьк, вул. Куйбішева, б. 112, кв. 72*
Адреса: *м. Донецьк, вул. Куйбішева, б. 112, кв. 72*
Поштовий індекс: **83138** Країна: **УКРАЇНА**
Тел. або e-mail: **099-73-51-152**

7. Транспортний засіб

АВТОМОБІЛЬ	ІНШЕ
Марка, тип <i>ВАЗ 2115, легковий</i> Державний реєстраційний номерний знак <i>АН 9272 СІ</i> Країна реєстрації <i>Україна</i>	Державний реєстраційний номерний знак Країна реєстрації

8. Страхова компанія (див. сертифікат страхування)
НАЗВА: **РАТ "СТ" "Ідентіфікс"**
Номер полісу: **САВ № 745345022**
Номер «зеленої картки»:
Сертифікат страхування або «зелена картка» діє з: **27.08.2011 до: 26.08.2012**
Агентство (або бюро, або брокер):
НАЗВА:
Адреса:
Країна:
Тел. або e-mail:
Чи покриває поліс шкоду транспортному засобу?
ні так

9. ВОДИЙ (див. посвідчення водія)
ПРІЗВИЩЕ: **БОЙКО**
ОЛЕКСАНДР
Ім'я: *07.03.1981*
Дата народження: **07.03.1981**
Адреса: *м. Донецьк, вул. Куйбішева, б. 112, кв. 72*
Країна: **Україна**
Тел. або e-mail:
Номер посвідчення водія: **АЕА № 0002379**
Категорія (А, В, ...): **"В", "В-1"**
Посвідчення водія діє до: **23.07.2061**

10. Вкажіть стрілкою точку початкового удару транспортного засобу В →

11. Видимі пошкодження транспортного засобу В:
Дверцята тентоване праве, крило переднє праве, двері передні праві

14. Мої зауваження:
Під час виконання маневру показавник правого повороту включив заздалегідь (15-20 метрів).



Схема № 1

- 1) При перестроюванні або об'їзді перешкоди «В» не надав дорогу «А», що рухався прямо і попутно праворуч або ліворуч від нього.
- 2) При одночасному перестроюванні «А» і «В», «В» не надав дорогу «А», що перестроювався праворуч від нього.

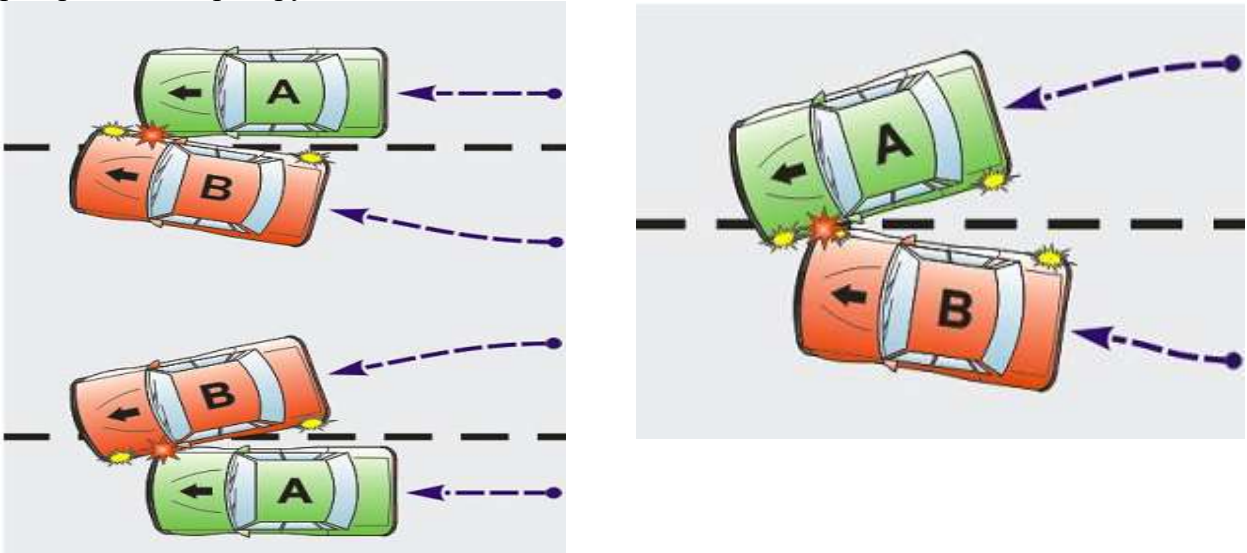
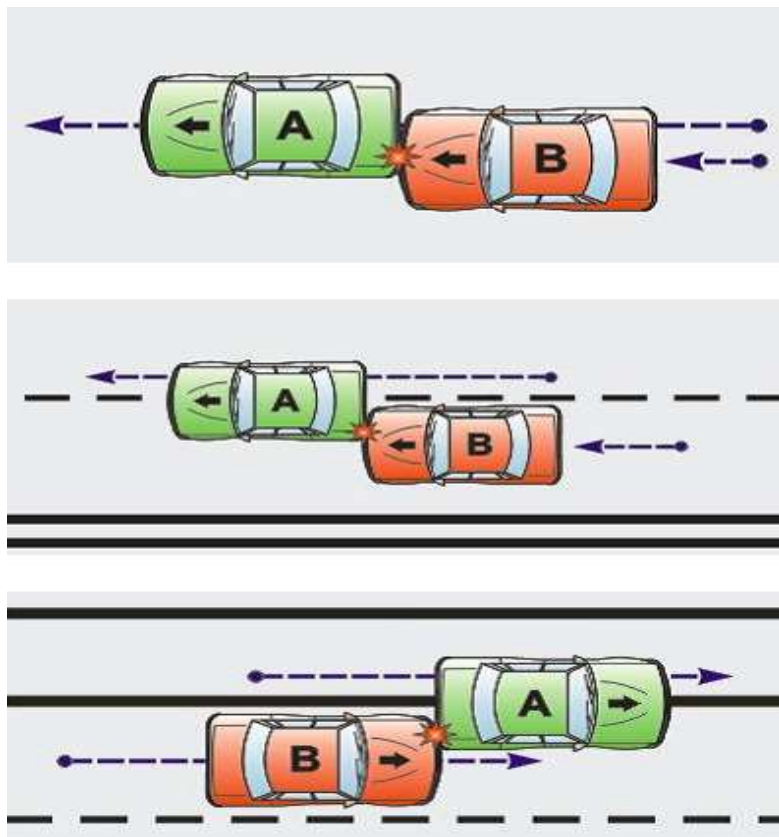


Схема № 2

«А» і «В» рухалися прямо в одному напрямі. «А» рухався попереду «В». Через різницю швидкостей руху ТЗ «В» скоїв зіткнення з «А». Увага! Розподіл відповідальності в даній схемі не залежить від типу ТЗ, що брав участь в ДТП, і ділянки дороги, на якій сталося зіткнення (проїзна частина, узбіччя, розділювальна смуга або лінії розмітки, що позначає межу смуги руху).



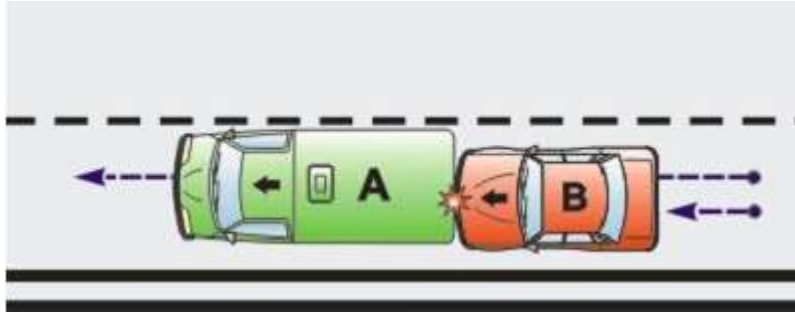


Схема № 3

- 1) Перед поворотом ліворуч або розворотом «В» не зайняв крайнє ліве положення і здійснив зіткнення з «А», що рухається прямо ліворуч від нього або повертає ліворуч з крайнього лівого положення або з трамвайних колій попутного напрямку, розташованих на одному рівні з проїзною частиною.
- 2) Аналогічна оцінка дій «А» і «В» застосовується і при відповідних маневрах праворуч.
- 3) «В» здійснював поворот ліворуч з крайньої лівої смуги проїзної частини. «А» здійснював поворот ліворуч з трамвайних колій попутного напрямку, розташованих на одному рівні з проїзною частиною.

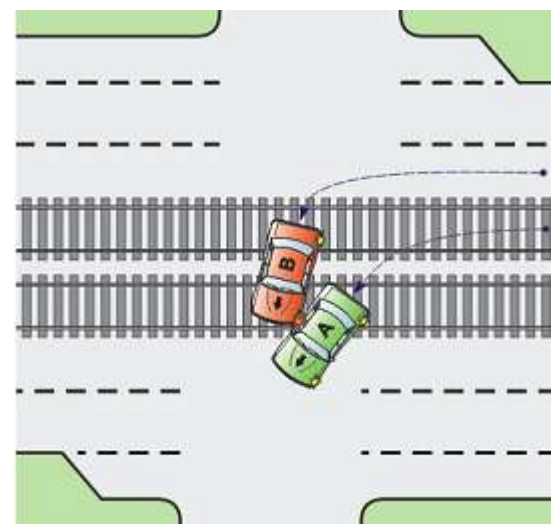
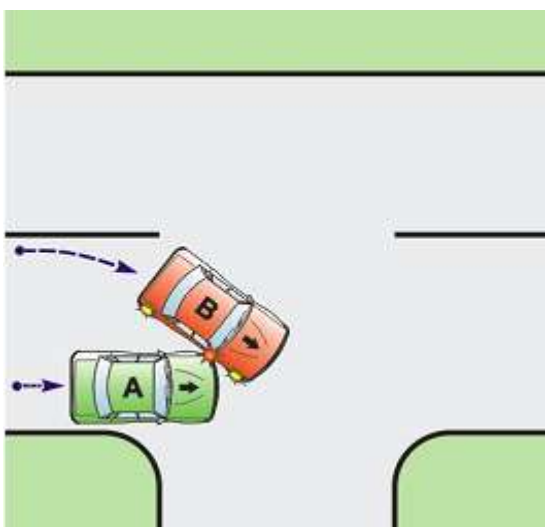
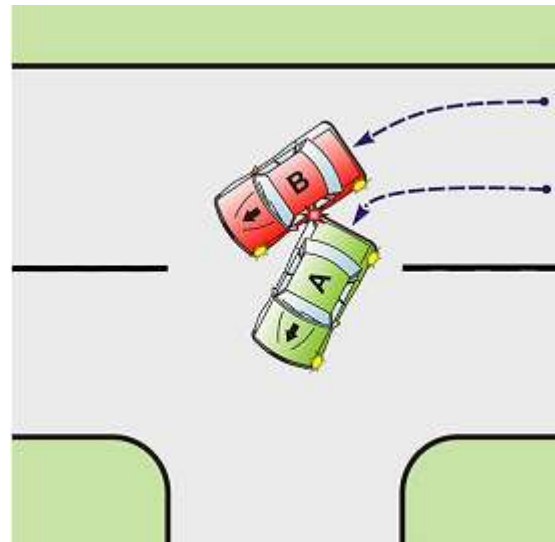
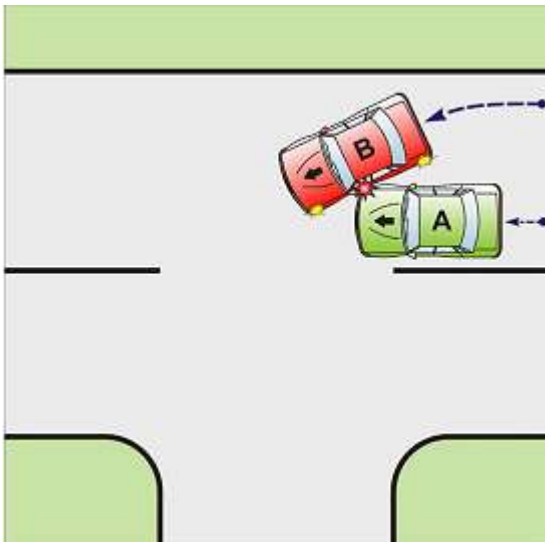


Схема № 4

- 1). «В» при завершенні обгону зробив дотичне зіткнення з «А», що рухався без збільшення швидкості.
- 2). «В» приступив до обгону (випередження) транспортного засобу, що рухається в попутному напрямку, не переконавшись, що «А» вже почав обгін (випередження) «В».
- 3). «В» збільшив швидкість, не пропускаючи вперед «А», що його обганяє, або став зменшувати безпечний інтервал, внаслідок чого сталося зіткнення транспортних засобів.
- 4). «В» розпочав обгін «А», який знаходився в процесі обгону, об'їзду або перестроювання.

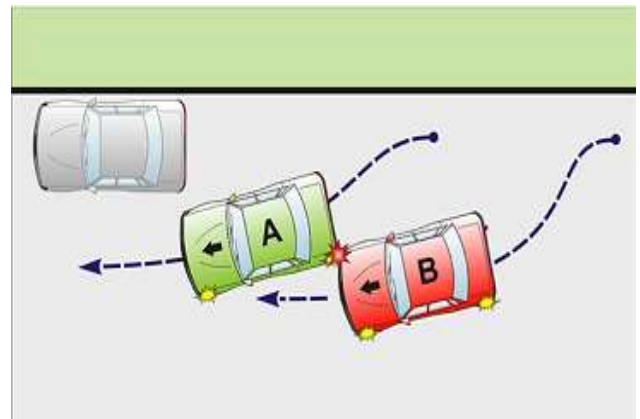
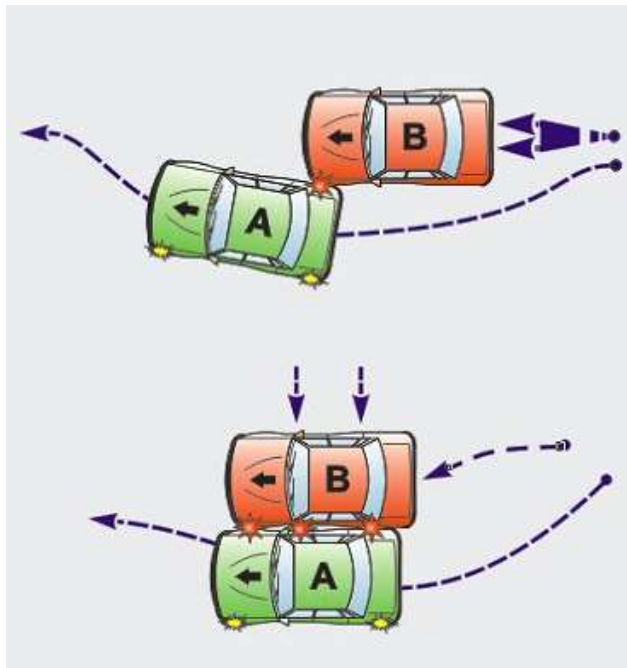
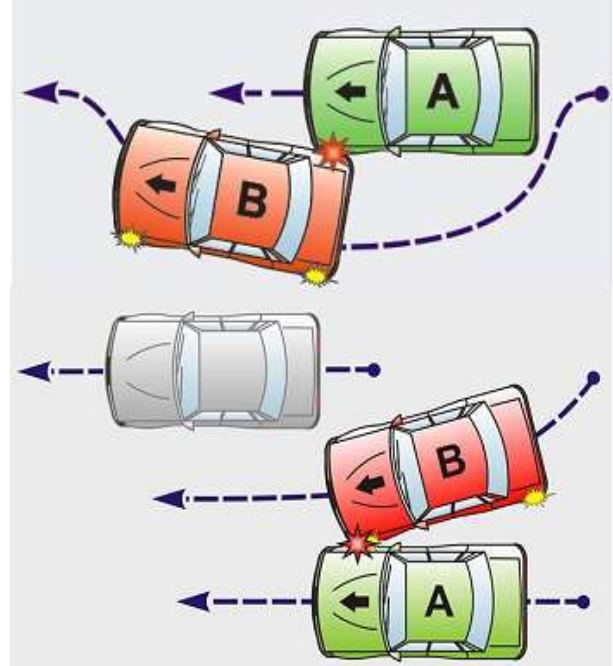
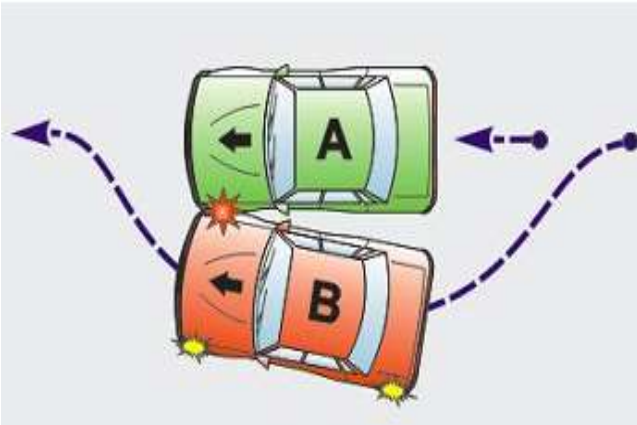


Схема № 5

- 1). «А» рухався на дозволяючий сигнал світлофора або регулювальника, а «В» – на заборонний. Увага! Схема застосовується незалежно від напрямку руху ТЗ.
- 2). «А» рухався праворуч у напрямку зеленої стрілки, розташованої поряд з червоним сигналом світлофора, не надавши дорогу «В», що рухався на зелений сигнал світлофора з іншого напрямку.
- 3). «А» рухався на дозволяючий сигнал світлофора або регулювальника, і не надав дорогу «В», що завершував рух через перехрестя.
- 4). На перехресті нерівнозначних доріг «А» не надав дорогу «В», що рухався по головній дорозі. Увага! Схема застосовується, у тому числі, при русі ТЗ на жовтий миготливий сигнал світлофора, а визначення відповідальності не залежить від того, чи мав право «А» (за типом ТЗ) рухатися по даній смузі чи не мав.
- 5). На перехресті рівнозначних доріг «В» не надав дорогу «А», що наближався праворуч.

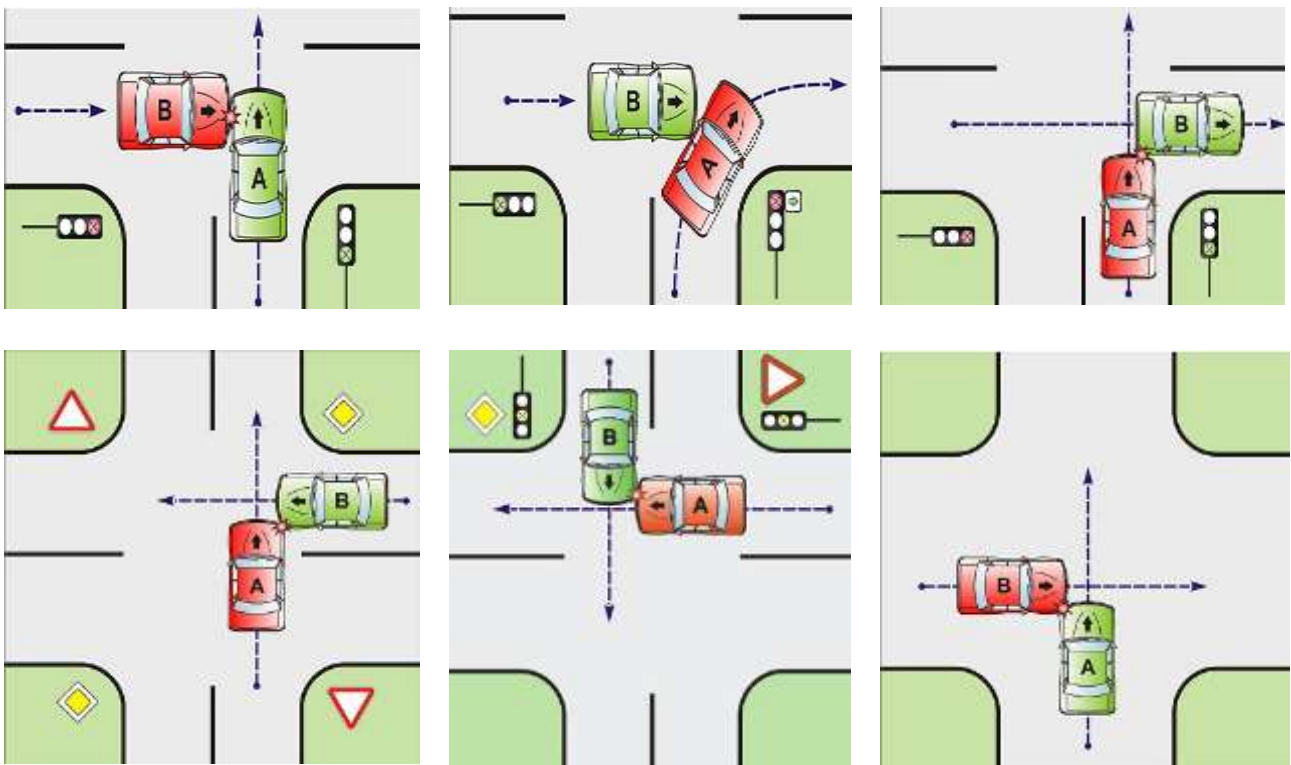


Схема № 6

- 1). «А» здійснював поворот ліворуч або розворот на перехресті (у тому числі на дозволяючий сигнал світлофора або регулювальника) і не надав дорогу «В», який рухався у зустрічному напрямку прямо або здійснював поворот праворуч. Увага! Наявність або відсутність знаків, а також тип ТЗ та їх розташування на проїзній частині не впливає на розподіл відповідальності.
- 2). «В» виїжджав на дорогу, не використовуючи смугу розгону. «А» рухався по цій дорозі прямо.

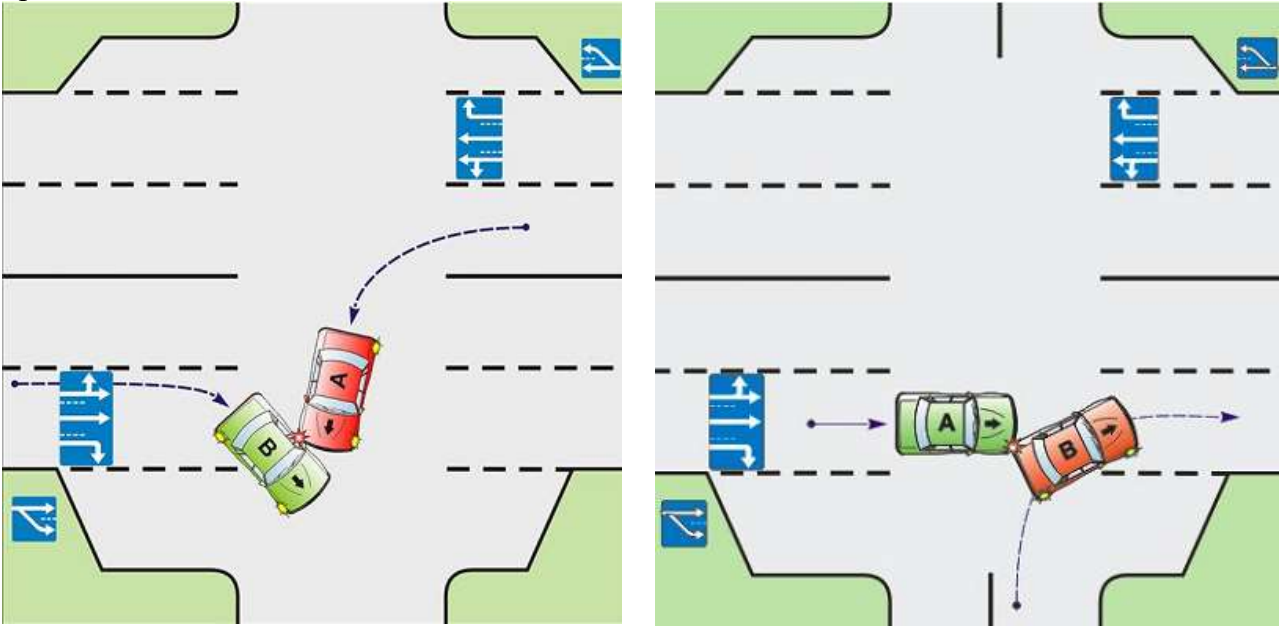


Схема № 7

- «В» рухався заднім ходом.
«А» стояв або рухався вперед.

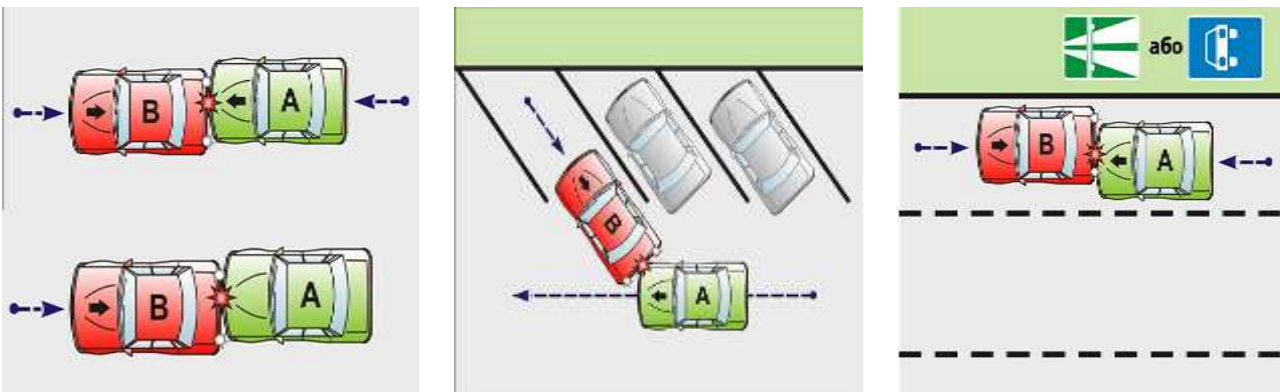


Схема № 8

«В», виїжджаючи з місця стоянки (зупинки) або здійснюючи маневрування для зупинки (стоянки), скоїв наїзд на припаркований «А».

Увага! Розподіл відповідальності не залежить від того, чи було А припарковано з дотриманням або з порушенням ПДР.

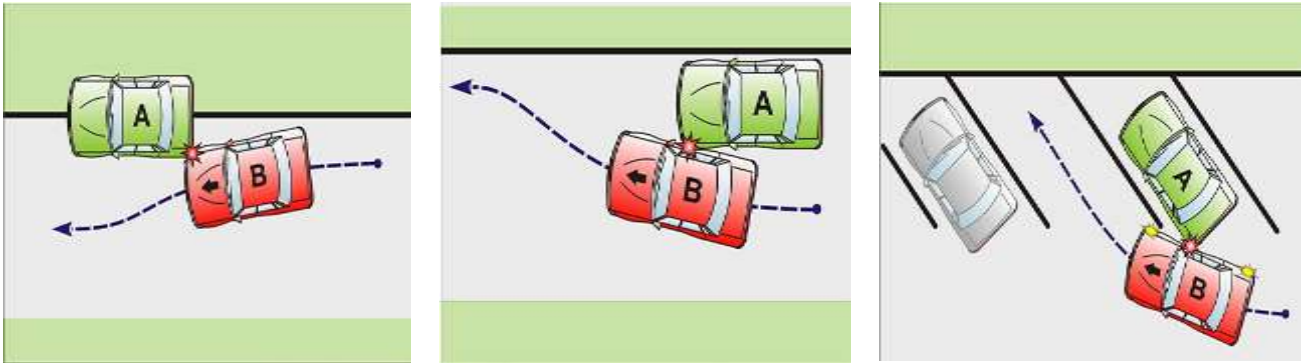


Схема № 9

«А» зупинився та відкрив двері, не забезпечивши безпеку руху, внаслідок чого «В» скоїв наїзд.

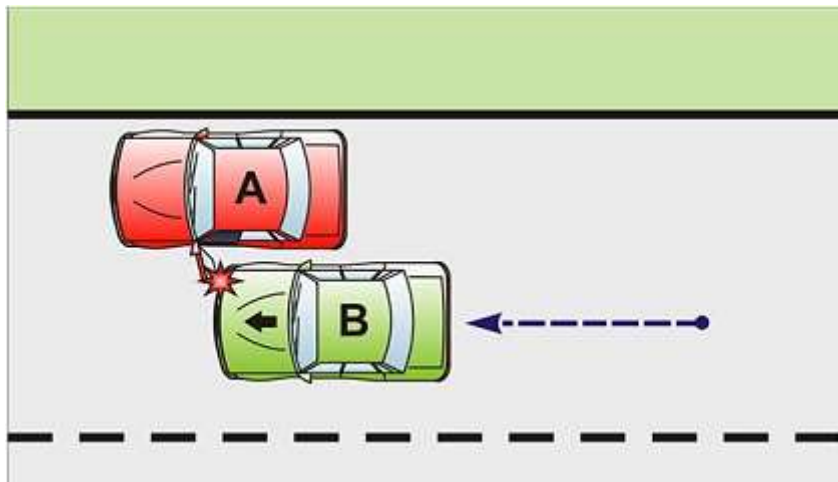
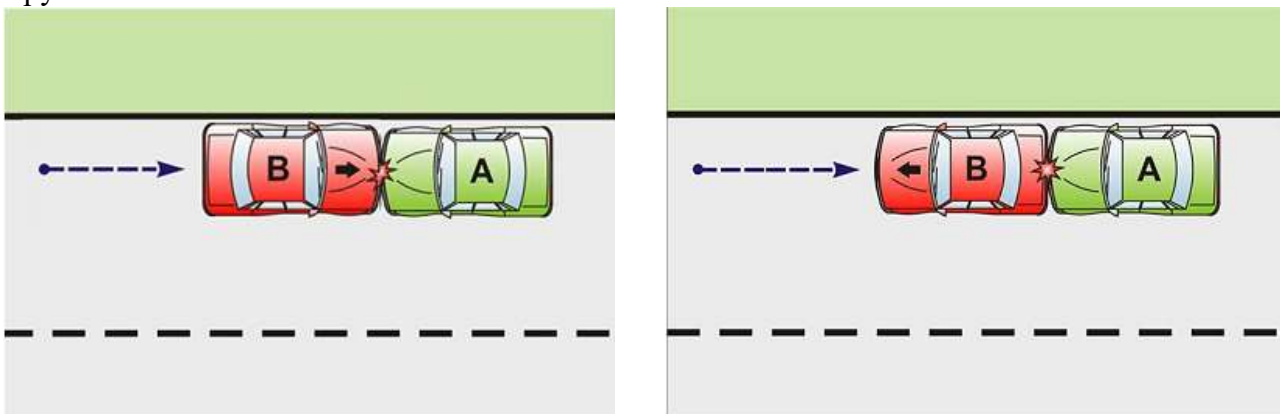


Схема № 10

«В» не вжив необхідних заходів, що виключають самовільний рух транспортного засобу, внаслідок чого вказаний транспортний засіб, рухаючись уперед (назад), зіткнувся з нерухомим «А».



ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АН/№458474
 СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася _____ 20__ року о ____ год. ____ хв. на _____
 (вказується точне місце ДТП із зазначенням прізвищ)

	<table border="1"> <tr><td>Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість зовнішнього освітлення проїжджої частини в темний час доби (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Стан покриття проїжджої частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість дорожнього огородження вздовж проїжджої частини (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість пішохідного огородження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість горизонтальної розмітки проїжджої частини (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</td><td></td></tr> <tr><td>Найкращість недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі, які стали суттєвою причиною ДТП (є/немає)</td><td></td></tr> </table>	Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)		Найкращість зовнішнього освітлення проїжджої частини в темний час доби (є/немає)		Найкращість зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/немає)		Стан покриття проїжджої частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)		Найкращість дорожнього огородження вздовж проїжджої частини (є/немає)		Найкращість пішохідного огородження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/немає)		Найкращість дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)		Найкращість дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)		Найкращість наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)		Найкращість горизонтальної розмітки проїжджої частини (є/немає)		Найкращість горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)		Найкращість світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		Найкращість недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі, які стали суттєвою причиною ДТП (є/немає)	
Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)																											
Найкращість зовнішнього освітлення проїжджої частини в темний час доби (є/немає)																											
Найкращість зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/немає)																											
Стан покриття проїжджої частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)																											
Найкращість дорожнього огородження вздовж проїжджої частини (є/немає)																											
Найкращість пішохідного огородження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/немає)																											
Найкращість дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)																											
Найкращість дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)																											
Найкращість наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)																											
Найкращість горизонтальної розмітки проїжджої частини (є/немає)																											
Найкращість горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)																											
Найкращість світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)																											
Найкращість недоліків в утриманні вулично-дорожньої мережі, які стали суттєвою причиною ДТП (є/немає)																											
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. _____</p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>																										

Схемусклад

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АН/№458474
СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася ___ 20__ року о ___ год ___ хв. на _____
(вказується точне місце ДТП із зазначенням прямих'язи)

	Освітлення місця ДТП (день, сутинки, нічне)	
	Найвзятість зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)	
	Найвзятість зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)	
	Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)	
	Найвзятість дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)	
	Найвзятість пішохідного огороження вздовж тротуару або роздільної смуги (є/нема)	
	Найвзятість дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)	
	Найвзятість дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)	
	Найвзятість наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)	
	Найвзятість горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)	
Найвзятість горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)		
Найвзятість світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		
Найвзятість недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали причиною трагедії ДТП (є/нема)		
Із схемою ознайомлений:	Назви об'єктів, зображених на схемі:	
1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)	1. _____	
2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)	2. _____	
3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)	3. _____	
	4. _____	
	5. _____	
	6. _____	
	7. _____	
	8. _____	
	9. _____	
	10. _____	
СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____		

Схему склав

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ № 458474
 СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася _____ 20 ____ року о ____ год ____ хв. на _____
 (вказується точне місце ДТП із зазначенням прямих'язи)

	<table border="1"> <tr><td>Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ома лідця, забруднене, засніжене тощо)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розширеної частини смуги (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність недолків в управлінні вулично-дорожньою мережею, які стали сукупною причиною ДТП (є/нема)</td><td></td></tr> </table>	Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)		Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)		Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)		Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ома лідця, забруднене, засніжене тощо)		Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)		Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розширеної частини смуги (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)		Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)		Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		Наявність недолків в управлінні вулично-дорожньою мережею, які стали сукупною причиною ДТП (є/нема)	
Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)																											
Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)																											
Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)																											
Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ома лідця, забруднене, засніжене тощо)																											
Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)																											
Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розширеної частини смуги (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)																											
Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)																											
Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)																											
Наявність недолків в управлінні вулично-дорожньою мережею, які стали сукупною причиною ДТП (є/нема)																											
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. _____</p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>																										

Схемусклад

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ № 458474
 СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,
 яка сталася __ __ 20__ року о __ год __ хв. на _____
 (вказується точне місце ДТП із зазначенням напрям'язки)

	<table border="1"> <tr><td>Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність зовнішнього освітлення апротуру в темний час доби (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожі ледяця, забруднене, засніжене тощо)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність пішохідного огороження вздовж апротуру або розділювальної смуги (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</td><td></td></tr> <tr><td>Нааяність недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали причиною пригоди в ДТП (є/немає)</td><td></td></tr> </table>	Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)		Нааяність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/немає)		Нааяність зовнішнього освітлення апротуру в темний час доби (є/немає)		Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожі ледяця, забруднене, засніжене тощо)		Нааяність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/немає)		Нааяність пішохідного огороження вздовж апротуру або розділювальної смуги (є/немає)		Нааяність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)		Нааяність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)		Нааяність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)		Нааяність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/немає)		Нааяність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)		Нааяність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		Нааяність недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали причиною пригоди в ДТП (є/немає)	
Освітленість місця ДТП (денне, сутінки, нічне)																											
Нааяність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/немає)																											
Нааяність зовнішнього освітлення апротуру в темний час доби (є/немає)																											
Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожі ледяця, забруднене, засніжене тощо)																											
Нааяність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/немає)																											
Нааяність пішохідного огороження вздовж апротуру або розділювальної смуги (є/немає)																											
Нааяність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/немає)																											
Нааяність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/немає)																											
Нааяність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/немає)																											
Нааяність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/немає)																											
Нааяність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/немає)																											
Нааяність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)																											
Нааяність недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали причиною пригоди в ДТП (є/немає)																											
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання, участь в пригоді та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання, участь в пригоді та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання, участь в пригоді та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. _____</p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>																										

Схему склав

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ № 458474
СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася ___ 20__ року о ___ год. ___ хв. на _____
(вказується точне місце ДТП із зазначенням напрям'язки)

	<p>Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)</p> <p>Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)</p> <p>Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)</p> <p>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощ)</p> <p>Наявність дорожнього огородження вздовж проїзної частини (є/нема)</p> <p>Наявність пішохідного огородження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/нема)</p> <p>Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)</p> <p>Наявність дорожніх знаків пріоритету на дорозі другої категорії (є/нема)</p> <p>Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)</p> <p>Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)</p> <p>Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)</p> <p>Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</p> <p>Наявність недоліків в утриманні аудіо-відеореєстраційної мережі, які стали суттєвими причинною ДТП (є/нема)</p>
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. <u>Audi Q7 д/п АН0000AB</u></p> <p>2. _____</p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>

Схемусклад _____

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АН/№458474
СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася ___ 20__ року о ___ год ___ хв. на _____
(вказується точне місце ДТП із зазначенням прив'язки)

	<p>Освітленість місця ДТП (день, сутінь, щупіть)</p> <p>Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)</p> <p>Наявність зовнішнього освітлення проїзду в темний час доби (є/нема)</p> <p>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожі, лід, забруднене, засніжене тощо)</p> <p>Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)</p> <p>Наявність пішохідного огороження вздовж проїзду або роздільної смуги (є/нема)</p> <p>Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)</p> <p>Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)</p> <p>Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)</p> <p>Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)</p> <p>Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)</p> <p>Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</p> <p>Наявність недоліків в утриманні вулиць-площад у воі мережі, які стали причиною предібногo ДТП (є/нема)</p>
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. <u>Audi Q7 д/н АН0000АВ</u></p> <p>2. <u>BMW 5 д/н СЕ1212АВ</u></p> <p>3. _____</p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>

Схему склав _____

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АН/№458474
 СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася _____ 20__ року о ____ год. ____ хв. на _____

(вказується точне місце ДТП із зазначенням прит'яжн.)

	<table border="1"> <tr> <td>Освітленість місця ДТП (день, сутінь, шумне)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощ)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність дорожнього огородження вздовж проїзної частини (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність пішохідного огородження вздовж тротуару або розширеної смуги (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Наявність недоліків в утриманні вулиць/площадки воїмрежі, які стали причиною трагедії в ДТП (є/нема)</td> <td></td> </tr> </table>	Освітленість місця ДТП (день, сутінь, шумне)		Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)		Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)		Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощ)		Наявність дорожнього огородження вздовж проїзної частини (є/нема)		Наявність пішохідного огородження вздовж тротуару або розширеної смуги (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)		Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)		Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		Наявність недоліків в утриманні вулиць/площадки воїмрежі, які стали причиною трагедії в ДТП (є/нема)	
Освітленість місця ДТП (день, сутінь, шумне)																											
Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)																											
Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)																											
Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощ)																											
Наявність дорожнього огородження вздовж проїзної частини (є/нема)																											
Наявність пішохідного огородження вздовж тротуару або розширеної смуги (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)																											
Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)																											
Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)																											
Наявність недоліків в утриманні вулиць/площадки воїмрежі, які стали причиною трагедії в ДТП (є/нема)																											
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. <u>Audi Q7 д/н АН0000АВ</u></p> <p>2. <u>BMW 5 д/н СЕ1212АВ</u></p> <p>3. <u>Місце зіткнення</u></p> <p>4. _____</p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>																										

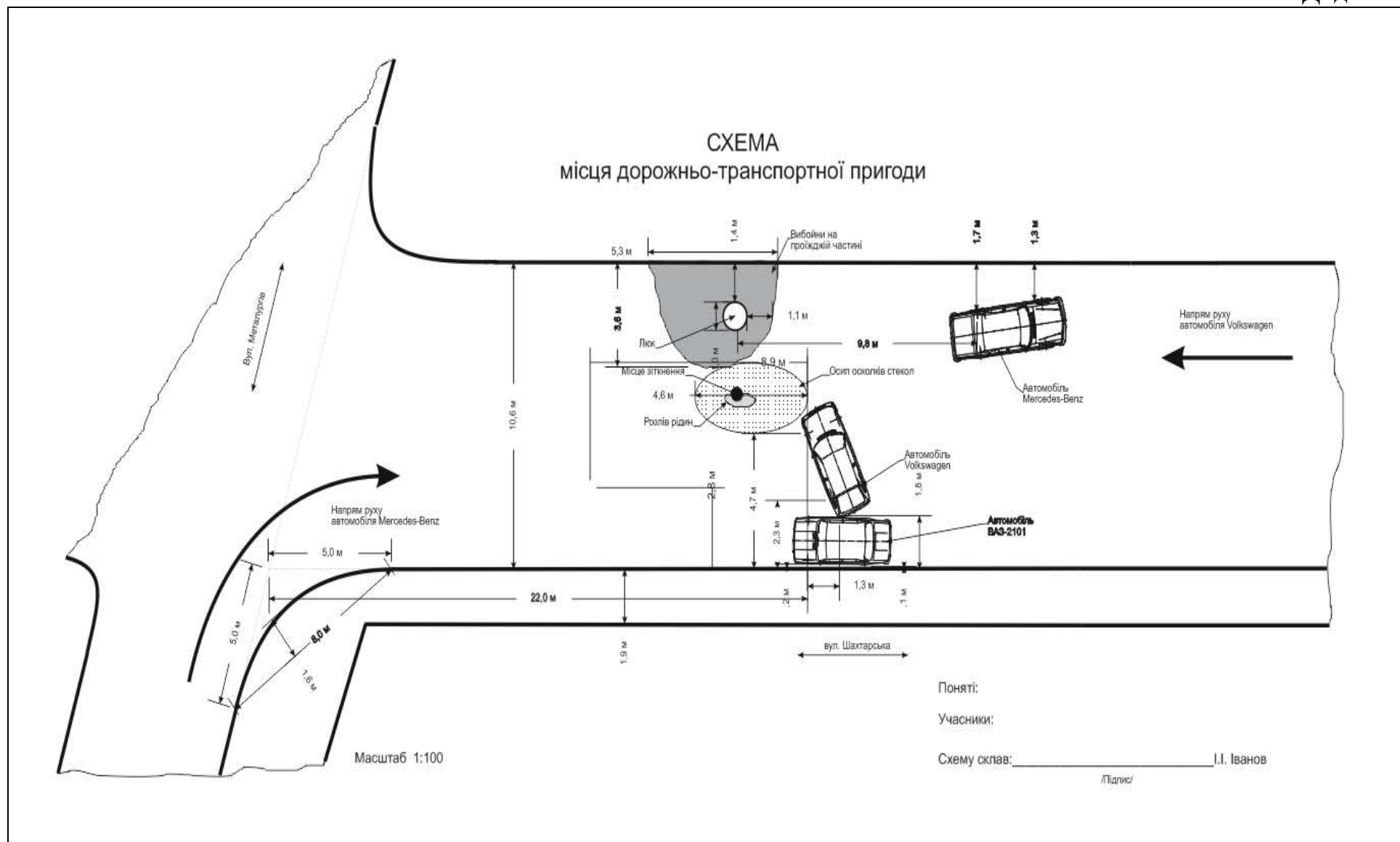
Схему склав _____

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ №458474
СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася _____ 20__ року о ____ год ____ хв. на _____
(вказується точне місце ДТП із зазначенням напрям'їзв)

	<table border="1"> <tr><td>Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, олія, лід, забруднене, засніжене тощо)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)</td><td></td></tr> <tr><td>Наявність недоліків в управленні вулично-шляховою мережою, які стали причиною предмети ДТП (є/нема)</td><td></td></tr> </table>	Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)		Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)		Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)		Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, олія, лід, забруднене, засніжене тощо)		Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)		Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)		Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)		Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)		Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)		Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)		Наявність недоліків в управленні вулично-шляховою мережою, які стали причиною предмети ДТП (є/нема)	
Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, нічне)																											
Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/нема)																											
Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/нема)																											
Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, олія, лід, забруднене, засніжене тощо)																											
Наявність дорожнього огороження вздовж проїзної частини (є/нема)																											
Наявність пішохідного огороження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/нема)																											
Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/нема)																											
Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розмітками (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/нема)																											
Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/нема)																											
Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)																											
Наявність недоліків в управленні вулично-шляховою мережою, які стали причиною предмети ДТП (є/нема)																											
<p>Із схемою ознайомлений:</p> <p>1. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий гідник)</p> <p>2. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий гідник)</p> <p>3. _____ (П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий гідник)</p> <p>СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ № _____</p>	<p>Назви об'єктів, зображених на схемі:</p> <p>1. <u>Audi Q7 д/н АН0000АВ</u></p> <p>2. <u>BMW 5 д/н СЕ1212АВ</u></p> <p>3. <u>Місце зіткнення</u></p> <p>4. <u>Гальмівний шлях</u></p> <p>5. _____</p> <p>6. _____</p> <p>7. _____</p> <p>8. _____</p> <p>9. _____</p> <p>10. _____</p>																										

Схему склав _____



Зразки матеріалів адміністративної справи за ст. 124 КУпАП, оформленої без використання протоколу огляду місця ДТП та протоколу огляду транспортного засобу (відповідно до чинних вимог наказу МВС України від 26.02.2009 № 77)

Додаток 7.1.

Протокол про адміністративне правопорушення серії АА № 000000

«28» квітня 2011 року 12 год. 50 хв. м. Донецьк проспект Ілліча 4а

(місце складання протоколу)

Я, Інспектор ВОМ ДТП ВДАІ м. Донецька капітан міліції Івашенко Петро Юрійович

(посада, найменування підрозділу органів внутрішніх справ, звання, П.І.Б. особи, яка склала протокол)

склав цей протокол про те, що громадянин (ж) МОРГУН АНДРІЙ ІВАНОВИЧ

дата та місце народження с.Новгородське Донецької області, громадянство громадянин України

місце роботи (місцезнаходження) тимчасово не працює, місце проживання Д/о, Дзержинський р-н, с. Новгородське, вул. Воїнів

Інтернаціоналістів буд.14 кв.35, телефон 096-590-16-31, особу встановлено посвідчення водія ЯНА414118 від 19.12.2000

транспортний засіб, марка КРАЗ-250, номерний знак АН8923ЕХ, належність Удовиченко С.В.

місце обліку Київський р-н м. Донецька РЕР №1 | 28.04.2011 р. о 11 год. 30 хв., у м. Донецьк, по проспекту Миру, біля буд. №13, водій Моргун А.І. керуючи автомобілем КРАЗ-250 д/н АН8923ЕХ, не дотримався безпечної дистанції та скоїв зіткнення з автомобілями ПАЗ-32054СПП д/н АН9775ЕТ під (дата, час, місце вчинення і суть учиненого адміністративного правопорушення)

керуванням Кошелева С.В. який рухався у попутному напрямку, та наїзд на автомобіль Форд д/н АН3717АК під керуванням Ніконова Ю.В. який стояв на парковці. У результаті ДТП зазначені транспортні засоби отримали механічні пошкодження.

чим порушив (ла) вимоги п. 13.1 Правил дорожнього руху, за що відповідальність передбачена ч. - ст. 124 КУпАП

Свідки чи потерпілі: 1. Ніконов Юрій Вікторович, Донецька обл., м. Добропілля, вул., Южна буд.7 кв. 8

(П.І.Б. місце проживання)

підпис _____

2. Кошелев Сергій Володимирович, м. Донецьк, вул., В.Магістральна буд.,15 кв.,15

(П.І.Б. місце проживання)

підпис _____

гр-ну (ж) Моргун Андрію Івановичу роз'яснено його (її) права та обов'язки, передбачені ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП, і повідомлено, що розгляд адміністративної справи відбудеться «31» 05 2011 року о 10 год. 00 хв. в суді Ворошиловського р-н., м. Донецька підпис особи, яка ознайомена з місцем та часом розгляду справи _____ . Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення Моє пояснення на окремому аркуші

із протоколом згідний

До протоколу додаються Схема ДТП, пояснення учасників, фото з місця ДТП, копії страхових полюсів. Тимчасово вилучені документи посвідчення водія ЯНА414118

Підпис особи, яка притягається

до адміністративної відповідальності

Підпис посадової особи,

яка склала протокол

Тимчасовий дозвіл на право керування

транспортним засобом отримав

(зі змістом протоколу ознайомлений, копію протоколу отримав, унесені про мене дані правильні)

(підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності)

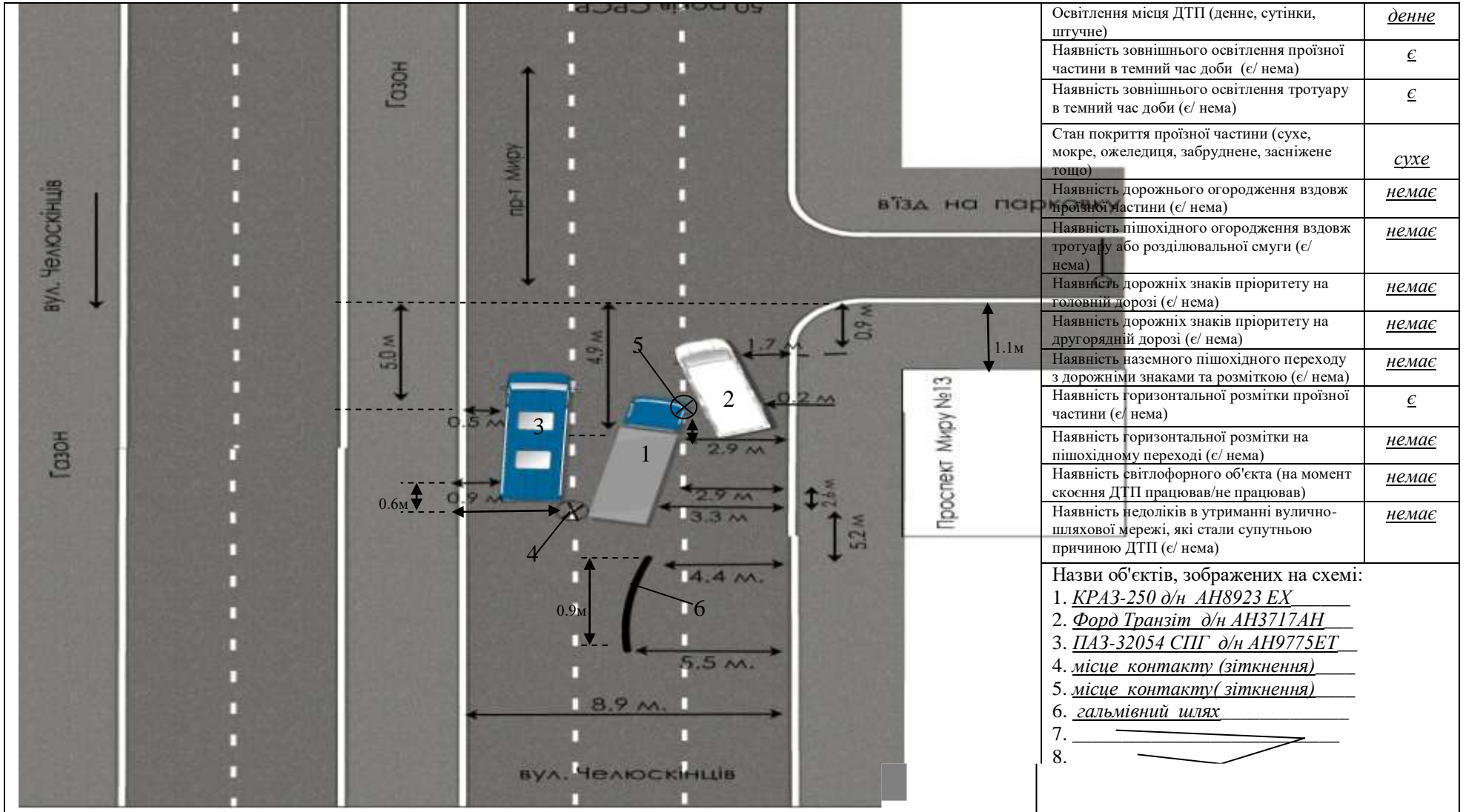
Огляд на стан сп'яніння

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ №458474

СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася «28» квітня 2011 року о 12 год. 41 хв. на пр.-ті Миру, напроти буд №13 у Ворошиловському районі м. Донецька

(вказується точне місце ДТП із зазначенням прив'язки)



Зі схемою ДТП та переліком пошкоджень т/з ознайомлений (водій)

1. _____ 2. _____ 3. _____

Схему склав: Інспектор ВОМ ДТТ ДАІ м. Донецька капітан міліції Івашенко П.Ю.

(посада, звання та П.І.Б. працівника Державтоінспекції МВС, його особистий підпис)

Зі схемою ДТП та переліком пошкоджень т/з ознайомлений (поняті)

1. _____ 2. _____

Зворотній бік схеми місяця ДТП без потерпілих:

Марка (модель) пошкодженого транспортного засобу, номер кузова	Номерний знак, свідоцтво про реєстрацію т/з, посвідчення водія	Належить (П.І.Б. та місце проживання власника або гаражу)	Перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, отриманих унаслідок ДТП	Дані про страхування транспортного засобу (назва страхової компанії, серія та № страхового полісу, термін його дії)
1. КРАЗ-250 Х1С250000Р0764583	АН8923ЕХ САА326200 ЯНА483229	Удовиченко Сергій Вікторович м. Донецьк, вул. Артема буд. 198б кв.60	Передній бампер, стріла кранової установки	СК «ТАС» АА0786284 до 10.01.2012р код 078
2. Ford Transit WFOLXX6BFLV006171	АН3717АК КАС760025 ЯНА326280	Ніконов Юрій Вікторович м. Добропілля вул. Южна 7/8	Ліві передні двері, задня та бокові панелі з лівого боку, дах, ліве переднє крило	СК «КННЯЖА» ВЕ 6530254 до 30.07.2011р. код 015
3. ПАЗ-32054-СПГ Х1М3205Н080001355	АН9775ЕТ САА170188 ЯНА550593	Кошелев Сергій Володимирович водій. Власник: ТОВ «ТПП Укрсплав» Донецьк, Новоросійська 9	Задній бампер, задня права панель	«ВУСО» ВЕ4601970 до 27.10.11р. код 125
4 .				

Зі схемою та переліком т/з ознайомлений (водій)

1. Моргун Андрій Іванович 20.02.1974
Д/о, Дзержинський р-н с.Новгородське Воїнів Інтернаціоналістів 14
2. Ніконов Юрій Вікторович 07.02.1954
м. Добропілля вул. Южна, буд.7 кв.,8
3. Кошелев Сергій Володимирович 16.10.1962
м. Донецьк вул., В.Магістральна 15/15

Підписи водіїв: 1. _____ 2. _____ 3. _____

Зі схемою та переліком т/з ознайомлений (поняті)

1. Хохлова Олена Володимирівна
м. Донецьк вул. Надіївська 16/26
2. Чедсигіна Олена Вікторівна
м. Донецьк вул. Надіївська 16/46

Підписи понятих: 1. _____ 2. _____

Протокол про адміністративне правопорушення серії АА № 000000

04 05 2011 року 07 год. 20 хв. м. Макіївка вул. Марцишина, буд 26

(місце складання протоколу)

Я, Інспектор ВДАІ ДТП ВДАІ м. Макіївки капітан міліції Денісов Ігор Дмитрович

(посада, найменування підрозділу органів внутрішніх справ, звання, П.І.Б. особи, яка склала протокол)

склав цей протокол про те, що громадянин (ка) ЛІННИК ОЛЕКСАНДР ОЛЕКСІЙОВИЧ

місце народження 30.12.1964 р/н м. Макіївка, громадянство громадянин

України

місце роботи (місцезнаходження) тимчасово не працює, місце проживання м. Макіївка вул. Марцишина буд. 26

, телефон ---, особу встановлено посвідчення водія АВН521170

транспортний

засіб, марка ВАЗ21013

, номерний знак АН1080ВС, належність Лінник О.О

місце обліку МРЕВ м. Макіївка

| 03.05.2011р о 14 год 30хв. У м. Макіївка на автодорозі Нижня-Криниця—Комунар біля шахти

«Южнокурганська» водій, керуючи автомобілем ВАЗ 21013 д/н АН1080ВС не урахувавши дорожньої обстановки та швидкості руху, не дотримався безпечної

(дата, час, місце вчинення і суть учиненого адміністративного правопорушення)

дистанції у наслідок чого скоїв зіткнення з автомобілем ВАЗ21013 н/з57520ЕВ що рухався попереду у тому ж напрямку. У результаті ДТП автомобіль і отримали механічні пошкодження. Після скоєння зіткнення на порушення встановлених правил водій залишив місце пригоди.

чим порушив (ла) вимоги п. 2.3б) 2.10а) Правил дорожнього руху, за що відповідальність передбачена ст. 124 ст. 122-4 КУпАП

Свідки чи потерпілі:

1.

(П.І.Б. місце проживання)

підпис

2.

(П.І.Б. місце проживання)

підпис

гр-ну (ці) Лінник О.О. роз'яснено його (її) права та обов'язки, передбачені ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП, і повідомлено, що розгляд адміністративної справи відбудеться «31» 05 2011 року о 10 год. 00 хв. в суд Совецького району м. Макіївки

підпис особи, яка ознайомена з місцем та часом розгляду справи _____. Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення Я свою вину визнаю повністю. Пояснення на окремому аркуші

До протоколу додаються Схема ДТП, пояснення водія Кузуб А.В. та Лінник О.О. Тимчасово вилучені документи: н/в АВА521170

Підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності

Підпис посадової особи, яка склала протокол

Тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом отримав

(зі змістом протоколу ознайомлений, копію протоколу отримав, унесені про мене дані правильні)

(підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності)

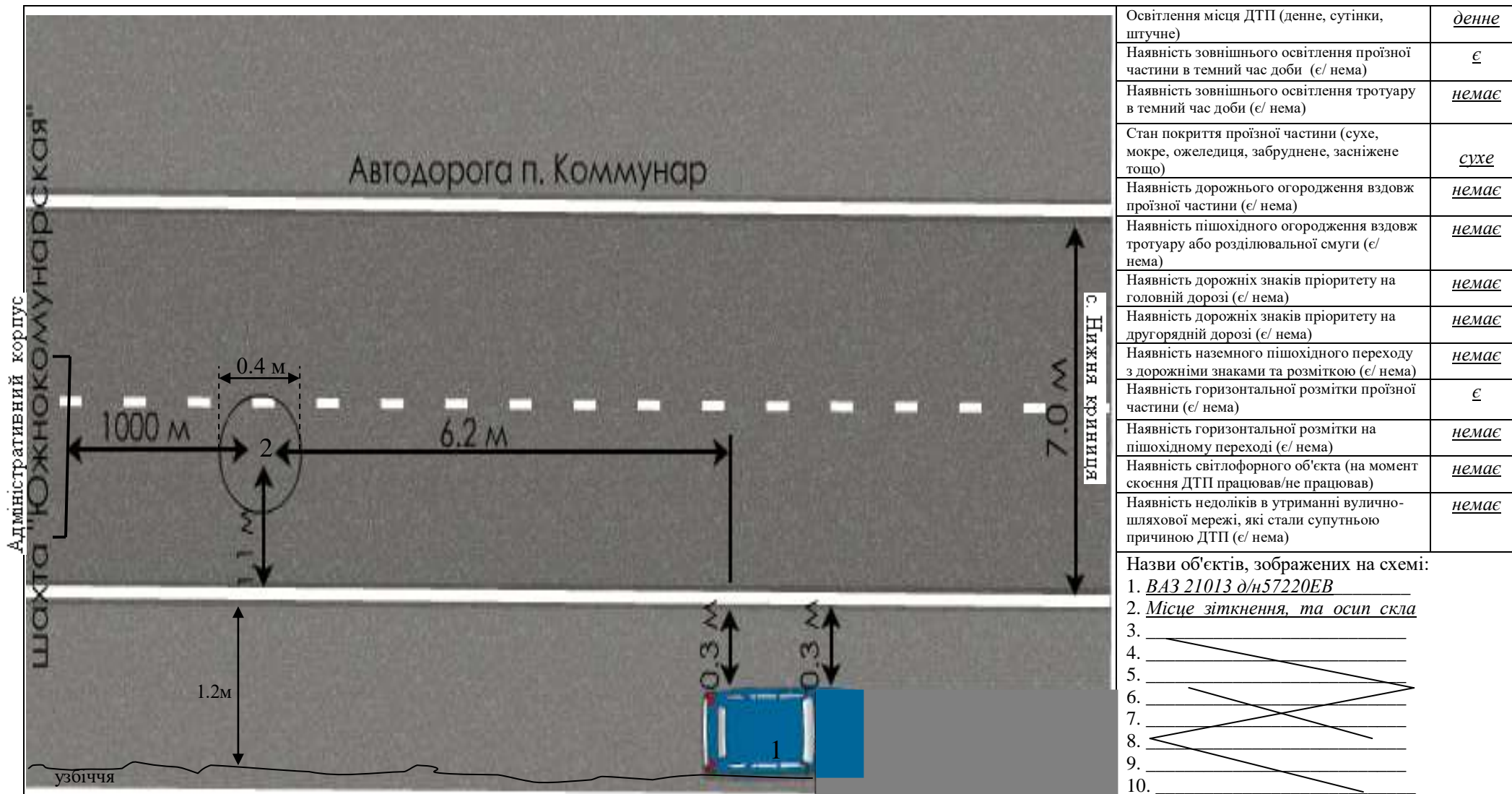
Огляд на стан сп'яніння

ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ №458474

СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,

яка сталася «03» травня 2011 року о 14 год. 30 хв. на Совецькому районі м. Макіївки

(вказується точне місце ДТП із зазначенням прив'язки)



Зі схемою ДТП та переліком пошкоджень т/з ознайомлений (водій)

1. _____ 2. _____ 3. _____

Схему склав: Інспектор ОДТП ДАІ м. Макіївки капітан міліції Денісов І.Д.

(посада, звання та П.І.Б. працівника Державтоінспекції МВС, його особистий підпис)

Зі схемою ДТП та переліком пошкоджень т/з ознайомлений (поняті)

1. _____ 2. _____

Зворотний бік схеми місця ДТП без потерпілих:

Марка (модель) пошкодженого транспортного засобу, номер кузову	Номерний знак, свідоцтво про реєстрацію т/з, посвідчення водія	Належить (П.І.Б. та місце проживання власника або гаражу)	Перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, отриманих унаслідок ДТП	Дані про страхування транспортного засобу (назва страхової компанії, серія та № страхового полісу, термін його дії)
1. ВАЗ 21013	57220ЕВ	_____	Задній бампер, задня панель, фара заднього ходу.	_____
2.				
3				
4 .				

Зі схемою та переліком т/з ознайомлений (водій)

1. Козуб Микола Васильович 20.02.1964 г
2. _____
3. _____

Зі схемою та переліком т/з ознайомлений (поняті)

1. Хохлова Олена Володимирівна
м. Донецьк вул. Надіївська 16/26
2. Чедсигіна Олена Вікторівна
м. Донецьк вул. Надіївська 16/46

Підписи понятих: 1. _____ 2. _____

Зразок матеріалів адміністративної справи за ст. 124 КУпАП, оформленої з використанням протоколу огляду місця ДТП та протоколу огляду транспортного засобу

Протокол про адміністративне правопорушення серії АА № 000000

«16» 02 2011 року 11 год. 10 хв. с.м.т. Рокитне вул. Пролетарська
(місце складання протоколу)

Я, Інспектор з дізнання Рокитнівського ВДАІ л-т міліції Нестеров Василь Нестерович
(посада, найменування підрозділу органів внутрішніх справ, звання, П.І.Б. особи, яка склала протокол)

склав цей протокол про те, що громадянин (її) ГОНЧАР РОМАН ВАСИЛЬОВИЧ
дата та місце народження 08.03.1986 р.н. с. Рокитне, громадянство громадянин України
місце роботи (місцезнаходження) тимчасово не працює, місце проживання с. Рокитне вул. Жовтнева 75 Рокитнівського району
, телефон 0955555555, особу встановлено п/в РВА № 203389

транспортний засіб, марка ВАЗ 21061, номерний знак ВК8923АІ, належність Гончар Р.В.
місце обліку м. Садини ВРЕР ДАІ | 16.02.2001 року, біля 09 год. 00 хв. в с.м.т. Рокитне вул. Жовтнева керуючи автомобілем ВАЗ-21061 д/н ВК8923АІ,
(дата, час, місце вчинення і суть учиненого адміністративного правопорушення)

не обрав в установлених межах безпечної швидкості руху, не врахував дорожню обстановку не впорався з керуванням, та скоїв наїзд на автомобіль Опель Вектра д/н ВК8921АА під керуванням Басича О.М.. У результаті ДТП зазначені транспортні засоби отримали механічні пошкодження.

чим порушив (її) вимоги п. 12.1 правил дорожнього руху, за що відповідальність передбачена ч. -- ст. 124 КУпАП
Свідки чи потерпілі: 1. _____

(П.І.Б. місце проживання) _____ підпис _____
2. _____
(П.І.Б. місце проживання) _____ підпис _____

гр-ну (її) Гончар Роману Васильовичу роз'яснено його (її) права та обов'язки, передбачені ст. 63 Конституції України, ст. 268 КУпАП, і повідомлено, що розгляд адміністративної справи відбудеться «17» 03 2011 року о 09 год. 30 хв. в Рокитницькому районному суді підпис особи, яка ознаявлена з місцем та часом розгляду справи _____ . Пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, по суті порушення Пояснення на окремому аркуші

До протоколу додаються Матеріали ДТП. Тимчасово вилучені документи п/в РВА № 203389
Підпис особи, яка притягається до адміністративної відповідальності _____ Підпис посадової особи, яка склала протокол _____ Тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом отримав АА№618757

Огляд на стан сп'яніння

Огляд проведений у зв'язку з виявленими ознаками: _____ проводився за допомогою _____
(назва, номер технічного засобу, експрес-тесту чи іншого засобу)

Результати огляду на стан сп'яніння: _____ . З результатами згоден _____
(проба позитивна/негативна та кількісний показник) (підпис особи, стосовно якої проводився огляд)

Свідки _____ огляду:
1. _____ підпис _____
2. _____ підпис _____

**ДОДАТОК ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АНІ №458474
СХЕМА НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ БЕЗ ПОТЕРПІЛИХ,**

яка сталася «16» 02 2011 року о 09 год. 00 хв. на село Рокитне вул. Жовтнева
(вказується точне місце ДТП із зазначенням прив'язки)

Освітлення місця ДТП (денне, сутінки, штучне)	денне
Наявність зовнішнього освітлення проїзної частини в темний час доби (є/ немає)	є
Наявність зовнішнього освітлення тротуару в темний час доби (є/ немає)	нема
Стан покриття проїзної частини (сухе, мокре, ожеледиця, забруднене, засніжене тощо)	Засніжене
Наявність дорожнього огородження вздовж проїзної частини (є/ немає)	є
Наявність пішохідного огородження вздовж тротуару або розділювальної смуги (є/ немає)	нема
Наявність дорожніх знаків пріоритету на головній дорозі (є/ немає)	є
Наявність дорожніх знаків пріоритету на другорядній дорозі (є/ немає)	є
Наявність наземного пішохідного переходу з дорожніми знаками та розміткою (є/ немає)	нема
Наявність горизонтальної розмітки проїзної частини (є/ немає)	є
Наявність горизонтальної розмітки на пішохідному переході (є/ немає)	є
Наявність світлофорного об'єкта (на момент скоєння ДТП працював/не працював)	нема
Наявність недоліків в утриманні вулично-шляхової мережі, які стали супутньою причиною ДТП (є/ немає)	нема

Із схемою ознайомлений:

1. Басич Олег Миколайович смт. Рокитне вул. Кам'яна 52
(П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)

2. Гончар Роман Васильович с. Рокитне вул. Жовтнева 15
(П.І.Б., дата народження, місце проживання учасника пригоди та його особистий підпис)

СХЕМА ДОДАЄТЬСЯ ДО ПРОТОКОЛУ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ СЕРІЇ АА № 000000

Назви об'єктів, зображених на схемі:	1. <u>Автомобіль Опель д/н ВК8921АН</u>
	2. <u>Автомобіль ВАЗ-21061 д/н ВК8923АІ</u>
	3. <u>Напрямок руху ВАЗ-21061 д/н ВК8923АІ</u>
	4. <u>Горизонтальна розмітка 1.1</u>
	5. <u>Електробетонна опора №535</u>
	6. <u>Осіп скла фари автомобіля Опель д/н ВК8921АН</u>
	7. _____

Схему склав
Інспектор з дізнання лейтенант міліції Нестеров Василь Нестерович
(посада, звання та П.І.Б. працівника Державтоінспекції МВС, його особистий підпис)

Зворотній бік схеми місця ДТП без потерпілих:

Марка (модель) пошкодженого транспортного засобу, номер кузова	Номерний знак, свідоцтво про реєстрацію т/з, посвідчення водія	Належить (П.І.Б. та місце проживання власника або гаражу)	Перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, отриманих унаслідок ДТП	Дані про страхування транспортного засобу (назва страхової компанії, серія та № страхового полісу, термін його дії)
<u>1. Опель-Вектра</u>	<u>BK8921AH</u>	<u>Басич Олег Миколайович смт. Рокитне вул. Кам'яна 52</u>	<u>Деформоване ліве переднє крило, розбитий передній бампер, ліва передня фара, ліва протитуманна фара.</u>	<u>BE3884589 до 28.04.2011р. код 37</u>
<u>2. ВАЗ-21061</u>	<u>BK8923AI</u>	<u>Гончар Роман Васильович с. Рокитне вул. Жовтнева 15</u>	<u>Деформований передній бампер</u>	<u>BE8150446 до 07.12.2001р. код 78</u>
3.				
4.				

Зі схемою та переліком т/з ознайомлений (поняті)

1. Тиць Віталій Валерійовичм. Донецьк вул. Надіївська 16/262. Прокопович Євгеній Володимировичм. Донецьк вул. Надіївська 16/46

Підписи понятих: 1. _____ 2. _____

ПРОТОКОЛ

огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

«16» 02 2011 року км а/д, місто, село Рокитне вул. Жовтнева

Огляд почато 09 год 15 хв., закінчено в 09 год 45 хв.

Інспектор ДАІ Нестеров Василь Нестерович отримав в 09 год 03 хв., повідомлення про ДТП
Басича Олега Миколайовича

(від кого і про що)

Прибув село Рокитне вул. Жовтнева

(вказати точне місце, куди прибув до огляду місця ДТП)

з участю понятних: 1. Тиць Віталій Валерійович с.м.т. Томогород вул. Ломська 20 кв. 1,
моб. тел. 0959999999

2. Прокопович Євгеній Володимирович с.м.т. Томогород вул. Локіна 13,
моб. тел. 0998888888

водіїв: Басича Олега Миколайовича та Гончара Романа Васильовича

здійснив огляд місця ДТП, про що склав цей протокол. Перед початком огляду всім учасникам роз'яснено право бути присутнім при всіх діях і робити заяви в протокол.

Понятим роз'яснено, окрім того, роз'яснені їх обов'язки засвідчити факт, зміст і результати огляду місця ДТП, 1. 2.

(підписи понятних)

Огляд здійснювався без опадів, при температурі 20 С, денному освітленні.

(в сонячну, хмуру погоду, при дощі, снігу, без опадів, температура град. Цельсія, освітленні денному, штучному)

Вид пригоди наїзд на транспортний засіб що стоїть

(зіткнення, наїзд, перекидання та інше.)

ОГЛЯДОМ ВСТАНОВЛЕНО:

Місце ДТП знаходиться: село Рокитне за 14 метрів від перехрестя вулиць Соборна та І.Франка та

(пішохід, перехід перехрестя, горизонт, ділянка, крива в плані)

Жовтнева, ділянка дороги крива в плані, наявність дорожньої розмітки відсутня, можливо за снігового

пряма в плані, вершина підйому, кінець спуску,

намету, ширина проїзної частини складає 7.4 м., узбіччя з лівої сторони 2.6 м. з правої сторони 2.1 м.

наявність дорожніх знаків, дорожньої розмітки, число смуг для руху, ширина проїзної частини та узбіччя)

Вид покриття: асфальтобетонна

(асфальтобетон, щебенева, ґрунтове, асфальтом, покрит. Щебеневою фракцією)

Стан покриття: Сніговий напад, посипано.

(сухе, мокре, сніговий накат, розм'якшене снігом, ожеледця, коефіцієнт щеплення, посипане чи не посипане при ожеледці та інш.)

Положення транспортних засобів на місці ДТП: Опель-Вектра д/н ВК8921АА, знаходиться з правої
сторони на узбіччі, від переднього бампера до перехрестя 14 метрів 70 см., від правого переднього

(марка, модель ТЗ, номерний знак, розміщення ТЗ щодо один до одного, краю дороги або зіткнення, найближчих перехресть)

колеса до кінця узбіччя 1.6 м. від правого заднього колеса 1.7 м., до автомобіля ВАЗ-21061 д/н

ВК8923АІ і переднім лівим колесом складає 0.7 м., від заднього лівого до заднього правого

колеса ВАЗ-21061 д/н ВК8923АІ складає 3.752 м., від заднього лівого колеса ВАЗ-21061 д/н

ВК8923АІ до елемента опори №5135 складає 14.1 м., та до краю проїзної частини узбіччя 5.2 м.

Сліди шин: відсутні

(їх розміщення та прив'язки на проїжджій частині, обочині, в кюветі за краєм дороги до ТЗ, сліди заносу)

Сліди гальмування: відсутні.

Наявність відокремлених від транспортного засобу частин та інших об'єктів (крил, коліс, уламків кузова, частинок фарби, осколків скла, обсіпання землі, вантажу, що перевозився, слідів рідини та інше.)

осип осколків скла від фари автомобіля Опель Вектра ВК8921АН.

По закінченню огляду ТЗ повернуто власнику

(повернуто власникові, направлено на штрафмайданчик тимчасового утримання)

Заяви та зауважень понятих, водіїв з питань огляду місця пригоди, складання протоколу по схемі ДТП (поступали, не поступали) не поступало

Учасники огляду:

Водій: 1. Басич Олег Михайлович

(підпис, П.І.Б.)

2. Гончар

Руслан

Васильович

(підпис, П.І.Б.)

Поняті: 1. Тиць Віталій Валерійович

(підпис, П.І.Б.)

2. Прокопович Євген Володимирович

(підпис, П.І.Б.)

Інспектор ДАІ Нестеров В.Н.

(підпис, П.І.Б.)

Фототаблиця № 1

до протоколу огляду місця події від «16» лютого 2011 року в с. Рокитне вул. Жовтнева
Рокитнівського району Рівненської області



Фото № 1

На фото № 1 зображено загальний вигляд з переді автомобіль ВАЗ 21061 р.н. ВК8923АІ та автомобіля Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АН.



Фото № 2

На фото № 1 зображено загальний вигляд з заді автомобіль ВАЗ 21061 р.н. ВК8923АІ та автомобіля Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АН.

Фото таблицю склав:
Інспектор з дізнання
Рокитнівського ВДАІ

Нестерчук А.М.

ПРОТОКОЛ

огляду та перевірки технічного стану транспортного засобу

«16» лютого 2011 р.

місто Рокитне

Інспектор з дізнання лейтенант міліції Нестеров Василь Нестерович

(посада, звання, прізвище)

Прибув село Рокитне вул. Жовтнева

(місце огляду)

з участю _____

в присутності:

водіїв:

1. Басич Олег Михайлович смт. Рокитне

2. Гончар Роман Васильович с. Рокитне

(прізвище, ім'я, по батькові, місце проживання)

понятих:

1. Тиць Віталій Валерійович смт. Томогород

2. Прокопович Євгеній Володимирович смт. Томогород

(прізвище, ім'я, по батькові, місце проживання)

проводиться огляд автомобіля марки ВАЗ-21061 держ.ном. ВК8923АІ

двигун № V=1450 кузов № ХТА210630Н163290V належність Гончар Р.В.

Огляд проводиться у зв'язку з _____ дорожньо-транспортною
пригодю

Понятим та учасникам огляду їх права та обов'язки,

передбачені ст. 77, 127, 191 КПК України

1.

2.

роз'яснені

1. При зовнішньому огляді виявлено такі пошкодження:

Зігнутий передній бампер та д/н ВК8923АІ.

2. Наявність слідів та інших речових доказів на транспортному засобі відсутні

(сліди пальців, крові, залишки одягу, фарби,

сліди ковзання, їх точне розміщення,

напрямок, розмір, характер та інше)

3. Кількість осей та коліс 2x2 розміри шин 175/75 R 13

4. Малюнок протектора шин всесезонний

(звичайний, комбінований, зимовий, всесезонний та ін..)

5. ширина колії коліс не вимірювалась

їх стан задовільний

6. Автомобіль завантажений без вантажу

7. Покази спідометра 73378

8. Положення важеля переключення передач та ручного гальма в щепленому стані.

9. Стан рульового управління в справному.

10. Стан ногового гальма в справному стані.

11. Стан ручного гальма в справному стані.

12. Стан освітлювальних приладів в справному стані.

13. Стан лобового та бокового скла, наявність склоочисників та дзеркал заднього бокового огляду в наявності.

14. Тиск повітря в шинах кожного колеса не вимірювався.

15. Характер несправності інших агрегатів та механізмів не виявлено.

16. Після пригоди до огляду транспортний засіб знаходився на місці ДТП, доступу сторонні Особи не мали

(на місці ДТП, ДАІ, чи мали доступ сторонні особи)

В процесі огляду робилися фотознімки

(робилися фотознімки, замальовки, знімалися зліпки і т.д.)

Речові докази не долучались

вилучені і приєднані до справи.

Огляд проводився при освітленні Денному

Огляд розпочато в 09 год. 30 хв., закінчено в 09 год. 55 хв.

Заяви та зауважень осіб, які брали участь в огляді, в тому числі і водіїв з приводу огляду не надходило

та складеного протоколу не надходило

Протокол склав: В.Н. Нестеров

Підписи осіб, які брали участь в огляді транспортного засобу:

Водіїв: 1. Басич О.М. 2. Гончар Р.В.

Поняті: 1. Тиць В.В. 2. Прокопович Є.В.

Свідки: 1. _____ 2. _____

Експерт _____

Фототаблиця № 2

до протоколу огляду транспортного засобу ВА3 21061 р.н. ВК8923АІ від «16» лютого 2011 року в с. Рокитне вул.Жовтнева Рокитнівського району Рівненської області



Фото № 1

На фото № 1 зображено пошкодження переднього даму пера та номерного знаку транспортного засобу ВА3 21061 р.н. ВК8923АІ



Фото № 2

На фото № 2 зображено загальний вигляд автомобіля з заді ВА3 21061 р.н. ВК8923АІ

Фото таблицю склав:

Інспектор з дізнання Рокитнівського ВДАІ

А.М.Нестерчук.

Продовження фототаблиці №1

до протоколу огляду транспортного засобу ВАЗ 21124 р.н. ВК1576АН від «16» лютого 2011 року в с. Рокитне вул. Жовтнева Рокитнівського району Рівненської області

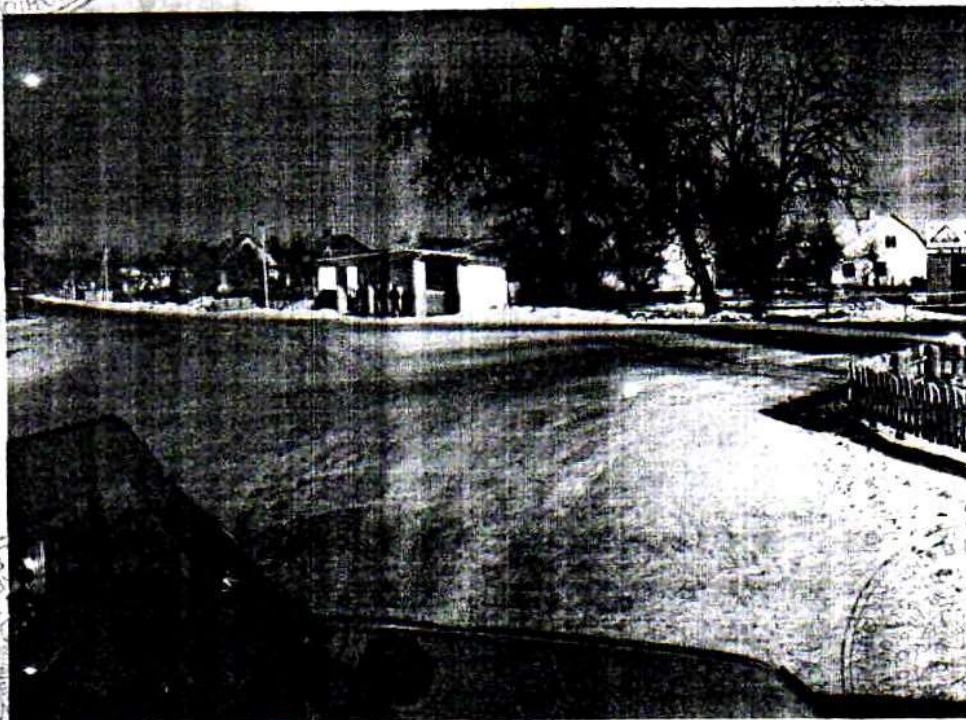


Фото № 3

На фото № 3 зображено загальний вигляд проїзної частини дороги на перехресті вулиць Соборна, І.Франка, Жовтнева села Рокитне Рокитнівського району

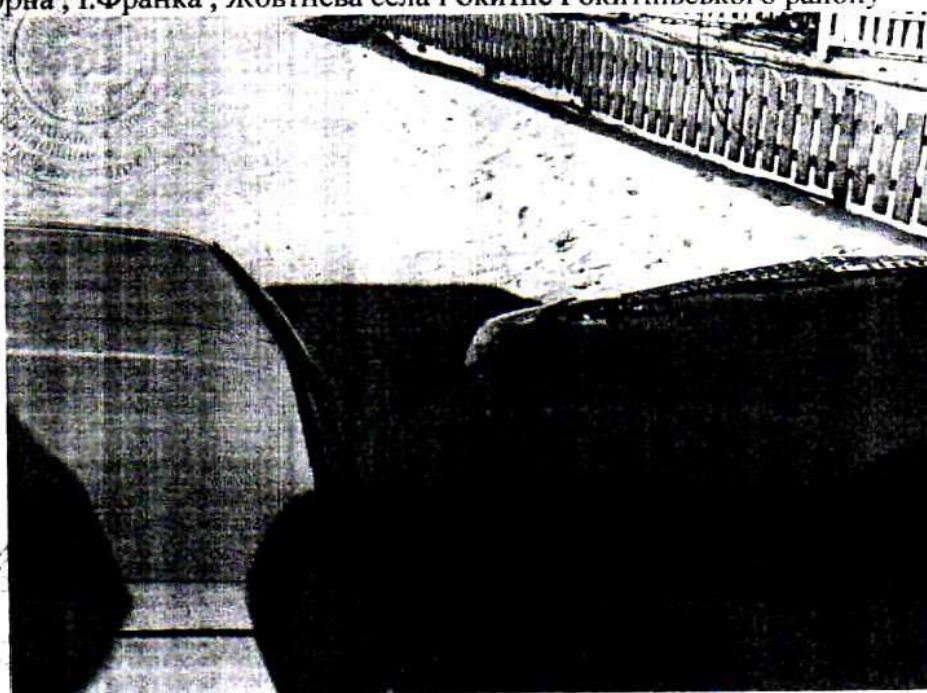


Фото № 4

На фото № 4 зображено загальний вигляд з правого боку наїзду транспортного засобу ВАЗ 21061 р.н. ВК8923АІ на стоячий автомобіль Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АІІ.

Фото таблицю склав:

Інспектор з дізнання
Рокитнівського ВДАІ

А.М. Нестерчук.

Продовження фото таблиці

до протоколу огляду транспортного засобу Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АН, від «16» лютого 2011 року в с. Рокитне вул. Жовтнева Рокитнівського району Рівненської області

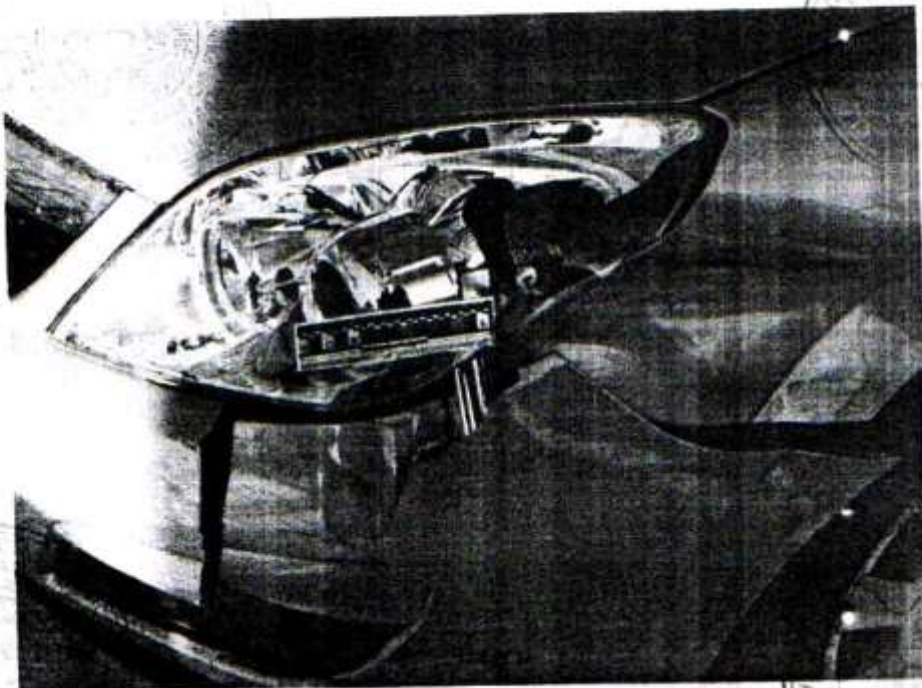


Фото № 1

На фото № 1 зображено детальне пошкодження лівої передньої блок фари транспортного засобу Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АН.

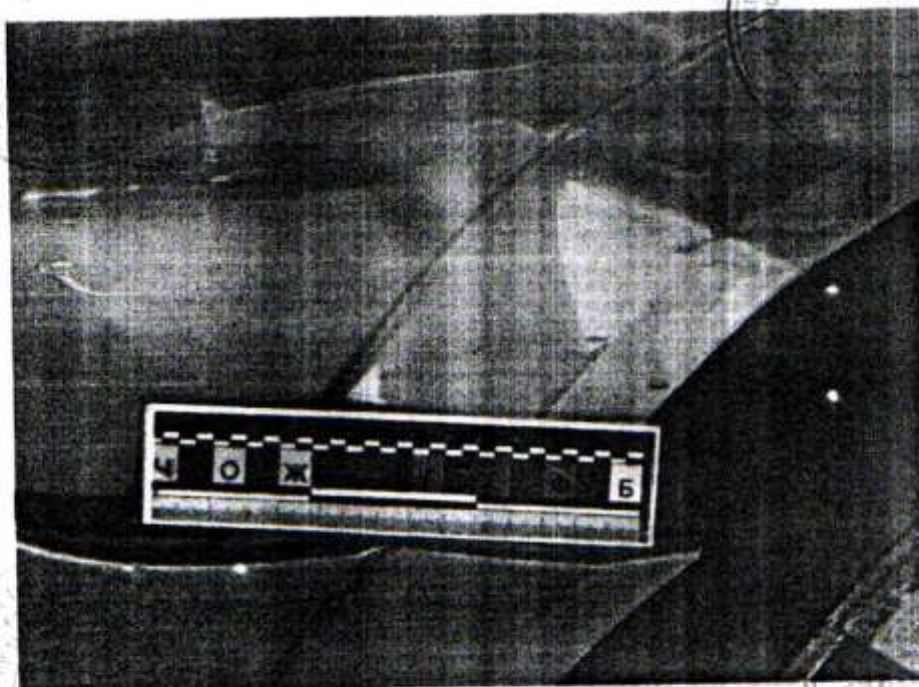


Фото № 2

На фото № 2 зображено детальне пошкодження лівого переднього крила транспортного засобу Опель-Вектра р.н. ВК 8921 АН.

Фото таблицю склав:

Інспектор з дізнання Рокитнівського ВДАІ

А.М.Нестерчук.

СПИСОК ПОСИЛАНЬ

1. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : науково-практичний коментар / За заг. ред. В.К. Колпакова / С.М. Протченко, М.М. Уздемир, М.Ю. Веселов та ін. – Донецьк : Норд-Прес, ДЮІ ЛДУВС, 2010. – 267 с.
2. Акавицкис Вацловас. Реформа работы дорожной полиции Литовской Республики [материалы презентации] / Акавицкис Вацловас, Дайнюс Разминас // [Електронний ресурс]. – Тельшяй, 2010. – 74 с. (ил.).
3. Бандурка О.М. Адміністративний процес : підручник для вищих навч. закл. – Рос. мовою. / Бандурка О.М., Тищенко М.М. – К. : літера ЛТД, 2001. – 336 с.
4. Биркович Т.І. Діяльність Державної автомобільної інспекції як підрозділу органу дізнання : навчальний посібник / Т.І. Биркович, В.В. Введенська, В.А. Грабельников та ін. – Донецьк : Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2011. – 246 с.
5. Веселов М.Ю. Адміністративно-правові особливості оформлення дорожньо-транспортних пригод / Веселов М.Ю. // Актуальні проблеми нормативно-правового забезпечення діяльності та професійної підготовки працівників правоохоронних органів : матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Івано-Франківськ, 15-16 квітня 2011 р.). Частина II. – Івано-Франківськ : «Тіповіт», 2011. – С. 94-95.
6. Гузь Л.Є. Дорожньо-транспортні пригоди. – Х. : Фактор, 2010. – 688 с.
7. Дорожньо-транспортні пригоди. Особливості розслідування / А.М. Шабадей, С.О. Шевцов, К.Д. Дубонос. – Х. : Факт, 2003. – 119 с. : іл.
8. Евтюков С.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий : справочник / Евтюков С.А., Васильев Я.В. – СПб. : Издат. ДНК, 2006. – 536 с.
9. Игнатов Л.Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения : учеб. пособие / Л.Н. Игнатов. – М. : Академия МВД

СССР, 1991. – 67 с.

10. Іванов А.В. Експерт у проведенні у справах про адміністративні правопорушення : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 [Електронний ресурс] / А.В. Іванов; Харк. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2009. – 18 с.

11. Кельман М.С. Загальна теорія держави і права : підручник / М.С. Кельман, О.Г. Мурашин. – К. : Кондор, 2006. – 477 с.

12. Кисельов В.Б. ДТП: що робити? [На поличку водія] / Кисельов В.Б., Лозовий В.М., Рафалюк Б.І. та ін. – Тернопіль : ТЗОВ «Тернограф», 2010. – 200 с., іл.

13. Кисир М.Я. Учебно-методическое пособие по оформлению дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом и назначению автотехнических исследований при проведении дознания (для работников ГАИ) : пособие / М.Я. Кисир. – Симферополь, 2009. – 26 с., илл. 4.

14. Кодекс України про адміністративні правопорушення. – Х. : ТОВ «Одіссей», – 2008. – 312 с.

15. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підручник / Колпаков В.К., Кузьменко О.В. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

16. Колпаков В.К. Докази та доказування в адміністративному судочинстві : монографія / Колпаков В.К., Гордєєв В.В. – Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2009. – 128 с.

17. Кримінальний кодекс України : кодекс України, закон від 05.04.2001 № 2341-III // [Електронний ресурс] : режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14>.

18. Кримінально-процесуальний кодекс Уграїни [станом на 01 березня 2010 року] : науково-практичний коментар ; видання друге, доповнене та перероблене / За заг. ред. Маляренка В.Т., Аленіна Ю.П. – Х. : Тов. «Одіссей», 2010. – 944 с.

19. Круглов О.М. Доказування і докази у справах про адміністративні правопорушення посадових осіб : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 [Електронний ресурс] / О.М. Круглов; Нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2003. – 18 с.

20. Методичні рекомендації по огляду місця дорожньо-

транспортної пригоди : довідкове видання / Під заг. ред. О.Л. Міленіна і В.А. Мисливого. – К. : ТОВ «Журнал «Радуга», 2002. – 64 с.

21. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. – Д. : Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.

22. Мысливый В.А. Особенности возбуждения уголовного дела по факту дорожно-транспортного происшествия. Первоначальные следственные действия / Мысливый В.А. // Расследование дорожно-транспортных происшествий : справочно-методическое пособие. – РИО МВД УССР, 1989. – С.6 –94.

23. Перепелиця А.І. Адміністративна та кримінальна відповідальність за правопорушення (злочини) у сфері безпеки дорожнього руху : навчальний посібник / А.І. Перепелиця, А.О. Собакарь, М.В. Палій та інші; Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка. – Донецьк : Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2011. – 304 с.

24. Порядок визначення ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод на дорогах загального користування : (Стандарт Організації України) СОУ 45.2-00018112-007:2008 // [Електронний ресурс] : режим доступу : <http://budstandart.ua>.

25. Правила дорожнього движения : официальное издание. – К. : Изд-во Арий, 2010. – 64 с. : ил.

26. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування : закон України від 17 лютого 2011 року № 3045-VI // Голос України. – 2011. – № 49.

27. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : наказ МВС України від 26 лютого 2009 року № 77 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 34. – С. 133. – Ст. 1193.

28. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС [із змінами, внесеними згідно з наказом МВС України № 131 від 08.04.2011] :

наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – С. 270. – Ст. 1777.

29. Про затвердження Інструкції про заходи безпеки при здійсненні оглядів співробітниками органів внутрішніх справ місць дорожньо-транспортних пригод : наказ МВС України від 25 грудня 2004 року № 1621. // Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України : / Під заг. ред. С.Г. Коломійця, С.М. Протченка ; редкол.: С.І. Будник, В.М. Бесчастний, Г.В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 2. – К. : ДДАІ МВС України, Донецький юридичний інститут ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2009. – 846 с.

30. Про затвердження Інструкції про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ : наказ МВС України та МОЗ України від 25 червня 2007 року № 205/353 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 52. – С. 252. – Ст. 2152.

31. Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення : наказ від 28 грудня 2005 року № 1242 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 11. – Ст. 497.

32. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод : постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 року № 538 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 27. – С. 57 – Ст. 1569.

33. Про організацію роботи щодо контролю за станом утримання вулично-дорожньої мережі та організацією дорожнього руху : розпорядження МВС України від 06.08.2009 № 683 // [Електронний ресурс] : режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/traffic.htm>.

34. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : постанова кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 року № 341. // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – Ст. 52.

35. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод. / С.О. Шевцов, К.Д. Дубонос. – Х. : Факт, 2003. – 191 с. : іл.

36. Скакун О.Ф. Теорія держави і права (Енциклопедичний курс) :

підручник ; видання 2-е, перероблене і доповнене / О.Ф. Скакун. – Харків : Еспада, 2009. – 752 с.

37. Советский уголовный процесс : [учеб. для юрид. фак. и ин-тов / С. А. Альперт, М. И. Бажанов, Ю. М. Грошевой и др.] ; Под общ. ред. М. И. Бажанова, Ю. М. Грошевого. – 2-е изд., доп. – Киев : Вища шк., 1983. – 439 с.

38. Теорія держави і права. Академічний курс : підручник / За ред. О.В. Зайчука, Н.М. Оніщенко. – 2-е вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 688 с.

39. Шепитько В.Ю. Криміналістика : курс лекцій ; издание третье / В.Ю. Шепитько. – Х. : ООО «Одиссей», 2009. – 368 с.

Наукове видання

**Веселов М.Ю., Глинський С.В., Мисливий В.А., Попков В.А.,
Уздемир М.М.**

**ОГЛЯД МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ:
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Науково – практичний посібник