



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по безопасности дорожного движения**

Пятьдесят девятая сессия

Женева, 22–24 марта 2010 года

Пункт 4 с) предварительной повестки дня

**Междисциплинарное расследование аварий:  
инструмент для повышения безопасности  
дорожного движения**

### **Представлено Европейской федерацией жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕВЖДТП)**

1. По предложению Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП) на пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа решила включить в повестку дня своей следующей сессии пункт "Междисциплинарное расследование аварий: инструмент для повышения безопасности дорожного движения" (ECE/TRANS/WP.1/125, пункт 59).

2. Настоящий документ, подготовленный ЕФЖДТП, представляется секретариатом с минимальной редакторской правкой. Рабочей группе предлагается рассмотреть его и принять решение о том, следует ли включать этот пункт в свою программу работы. В случае положительного решения одним из возможных путей могло бы стать включение "Междисциплинарного расследования аварий: инструмент для повышения безопасности дорожного движения" в качестве отдельной главы в Сводную резолюцию о безопасности дорожного движения (СР.1).

### **Предотвращение случаев смерти и травмирования на дорогах посредством использования, а не игнорирования, чрезвычайно важного послеаварийного анализа и принятия соответствующих мер**

1. Причина, по которой как ЕЭК ООН, так и Группа по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) изучают возможности для дальнейшего снижения числа жертв ДТП, заключается в том, что, как оказывается, добиться такого снижения чрезвычайно трудно. Даже в самых успешных западных странах показатель

уменьшения числа погибших достиг своего предела, а точные данные о травмированных по-прежнему не известны.

2. Политики, как правило, считают число погибших низким только потому, что речь идет о случаях смерти на дорогах. Аналогичные показатели числа погибших по другим причинам считались бы неприемлемыми. Однако специалисты, занимающиеся проблемами безопасности дорожного движения, весьма обеспокоены тем, что люди продолжают гибнуть и получать травмы на дорогах. Они также хотели бы, чтобы страны с низким доходом избежали периода с чрезвычайно высоким уровнем гибели и травматизма на дорогах, прежде чем они достигнут нынешних показателей западных стран.

3. Организации, защищающие права жертв дорожно-транспортных происшествий, по опыту знают, что из ДТП можно извлечь уроки, однако этого не происходит. Послеаварийная стадия – анализ и принятие мер – учитывается в Матрице Хэддона, но игнорируется в большинстве стратегий в области безопасности дорожного движения. Мы считаем, что для достижения успеха и получения широкой поддержки со стороны всех тех, кто занимается проблемой безопасности дорожного движения, десятилетний план действий для снижения дорожно-транспортного травматизма должен включать меры, принимаемые на послеаварийном этапе. Расследование аварий является одним из ключевых послеаварийных факторов, которые следует считать важнейшим компонентом национальных стратегий безопасности дорожного движения.

4. Многие страны самостоятельно устанавливают целевые показатели снижения уровня дорожно-транспортного травматизма – до 50%. Хотя травматизм является только одним из критериев безопасности дорожного движения, это означает, что даже при достижении установленных целевых показателей ежегодно прогнозируются тысячи случаев смерти и миллионы раненых. При этом в стратегиях безопасности дорожного движения практически не предусматривается никаких мер для реагирования на эти запланированные и ожидаемые показатели аварийности и числа жертв.

5. По нашему мнению, работа по сокращению травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и планы в области безопасности дорожного движения должны включать "послеаварийные мероприятия" (прежде всего расследование аварий и меры реагирования на сделанные выводы), необходимо предпринимать шаги для предупреждения подобных дорожно-транспортных происшествий ("извлеченные уроки"), и, кроме того, в соответствующих случаях нужно принимать правовые меры как в области уголовного, так и гражданского судопроизводства ("правосудие и сдерживающие средства"). Такие расследования не следует проводить отдельно от судопроизводства в отличие от той позиции, которая обсуждалась на рабочем совещании "Сети безопасности" в марте 2007 года.

6. Необходимо также повышать уровень "медико-социального обслуживания" до приемлемых стандартов, с тем чтобы снизить тяжесть травм, предупредить вероятность преждевременной смерти от полученных ранений и эмоциональных травм среди всех тех, кого касается проблема смертности и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий.

7. Расследование аварий: расследование всех аварий, в том числе аварий без травматизма, следует проводить тщательно и по их итогам принимать меры для предотвращения дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и травмированием в будущем. В случае аварий без травм, по всей видимости, это возможно только в рамках экспериментальных проектов или отдельных

расследований, но не в национальных масштабах. Расследования ДТП "только с травмами" обычно проводятся на неадекватном уровне, поэтому данный вопрос требует изучения.

8. Расследование ДТП со смертельным исходом: наиболее серьезные расследования проводятся при авариях, повлекших за собой гибель одного или нескольких человек. Но даже в этом случае выделяемые ресурсы составляют лишь малую часть средств, предназначенных для расследования других преступных деяний, повлекших за собой смерть (например, в Соединенном Королевстве – 1/40 от объема средств, выделяемых на расследование неумышленных/умышленных убийств).

9. ЕФЖДТП выступает за принятие национальных и в конечном счете международных стандартов проведения расследований случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий по аналогии с расследованиями убийств.

10. Ниже приводится некоторая информация из Соединенного Королевства, которая была представлена в ЕФЖДТП организацией "Мир на дорогах".

11. В Руководстве по расследованию случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий Соединенного Королевства, которое не является обязательным, но используется в рекомендательном порядке, предусматривается следующее: "Настоящее руководство базируется на принципе расследования всех дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом как "незаконных убийств", пока не доказано иное. Какими бы ни были первоначальные обстоятельства, все дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом должны расследоваться в соответствии с наивысшим стандартом".

12. В Соединенном Королевстве были отмечены некоторые позитивные результаты в расследованиях случаев смерти на дорогах, после того как в 2000 году в Обзоре деятельности полиции были опубликованы "вызвавшие серьезную озабоченность" выводы исследования по уровню подготовки сотрудников полиции в вопросах проведения расследований дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом: "Только в 16 из 43 подразделений предлагается определенная форма обучения по вопросам расследования случаев смерти на дорогах. Из этих 16 подразделений, где была предусмотрена такая подготовка, ее продолжительность варьировалась от 75 минут до 5 дней. В общей сложности в 27 подразделениях вообще отсутствовала какая-либо форма обучения". Сейчас во всех подразделениях проводится подготовка по вопросам расследований дорожно-транспортных происшествий, при этом планируется организовать стандартные учебные курсы.

13. В "Руководстве для семей погибших по вопросам проведения расследований случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий" (RoadPeace, 2008) указывается, что "невозможно переоценить важность надлежащего расследования случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, поскольку это имеет ключевое значение для обеспечения справедливого уголовного преследования или компенсационного урегулирования гражданских претензий. Для семей погибших также крайне важно знать, что случаи неестественной смерти их родных расследуются со всей тщательностью и с тем пристальным вниманием, которого они заслуживают. Даже в отсутствие уголовного обвинения из данной ситуации могут быть извлечены уроки, которые могут помочь предотвращать гибель людей в будущем.

14. Помимо обеспечения справедливости принятие надлежащих мер после ДТП свидетельствует о серьезном отношении к этому вопросу и поэтому может также служить в качестве сдерживающего фактора и способствовать активизации

ции работы в области безопасности дорожного движения (поверхностный подход безусловно подрывает эти усилия).

15. В "Брюссельской декларации" неправительственных организаций (НПО), принятой на всемирном совещании НПО в мае 2009 года и подписанной приблизительно 70 НПО, содержатся некоторые рекомендации для правительств в этой сфере:

а) проводить тщательные расследования дорожно-транспортных происшествий, особенно ДТП со смертельным исходом и травмами, для того чтобы выявлять причины и принимать все имеющиеся меры для предотвращения их повторения;

б) применять эффективные и пропорциональные сдерживающие правовые меры в отношении нарушений правил дорожного движения и вызванных ими случаев смерти и травмирования (на основе надлежащего судопроизводства и приговоров, обеспечивающих справедливость для жертв дорожно-транспортных происшествий);

с) проводить национальные ситуационные обследования для определения надлежащих механизмов расследования ДТП, числа уголовных преследований в случае смерти и травмирования в результате дорожно-транспортного происшествия, а также стандарта услуг для жертв ДТП.

16. Информация для семей погибших: в связи с расследованиями случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий ЕФЖДТП и национальные организации жертв дорожно-транспортных происшествий, работающие под ее эгидой, предлагают предоставлять семьям погибших следующую информацию:

а) незамедлительно:

- i) контактные сведения о лицах, проводящих расследования;
- ii) фамилия причастного к ДТП водителя (фамилии причастных к ДТП водителей) и сведения, касающиеся его (их) автомобильной страховки;

б) расследование на месте происшествия (расположение транспортного средства, следы скольжения, послеаварийная схема расположения объектов, фотографии с места происшествия, в том числе транспортных средств, данные систем скрытого видеонаблюдения, дорожные сигналы; системы контроля в легковых и грузовых автомобилях, документация; контактные сведения и краткие показания водителей, проба выдыхаемого воздуха/проба на наличие наркотических средств; контактные сведения и краткие показания свидетелей):

- i) где произошло столкновение и каким образом оно было установлено;
- ii) какова была скорость перед столкновением и в момент удара и каким образом она рассчитывалась;
- iii) как осуществлялась проверка системы управления движением на месте (дорожные сигналы, знаки, светофоры) для определения того, не способствовала ли она дорожно-транспортному происшествию;
- iv) какие проверки, включая алкотестер, были проведены.

- с) осмотр транспортного средства (шины, зеркала, огни, ремни безопасности, прочность металла, тормоза, рулевое управление, подушки безопасности, тахограф, "черные ящики"):
- i) какие меры будут приняты для выявления того, не способствовало ли состояние транспортного средства дорожно-транспортному происшествию или смерти жертвы;
- d) осмотр места происшествия (ограничение скорости и оценка скорости, камеры ССВН, справка об аварийности на данном участке и т.д.):
- i) число и тип столкновений на месте происшествия за последние годы;
  - ii) информация о текущем обслуживании участка;
  - iii) любые выявленные локальные проблемы в связи со скоростью движения, видимостью и т.д.;
  - iv) любые проблемы, касающиеся дорожной сигнализации, расположения дороги или инженерных сооружений;
- e) выявление и опрос свидетелей (независимых свидетелей или представителей одной из заинтересованных сторон, свидетелей аварии или свидетелей, находившихся на месте происшествия непосредственно перед аварией; поиск свидетелей с помощью средств массовой информации, опрос местных жителей, просмотр записей камер ССВН и т.д.):
- i) каким образом были выявлены свидетели;
  - ii) кто будет допрашивать свидетелей;
  - iii) могут ли семьи оказать помощь через обращение в СМИ для получения информации или поиска свидетелей.
- f) работа с водителем: (официальные показания, зрение, состояние здоровья, личная карточка водителя, использование мобильного телефона, усталость; профессиональные водители, отсутствие страховки):
- i) результаты проведенных экспертиз на предмет выявления признаков опьянения или употребления наркотических средств;
  - ii) сведения о страховке;
  - iii) были ли проведены проверки регистрационных записей в мобильном телефоне и контроль зрения.
- g) предъявление обвинения:
- i) когда полицейский протокол был передан органам обвинения и какое уголовное обвинение, если таковое предусмотрено, было рекомендовано полицией;
  - ii) какое уголовное обвинение, если таковое предусмотрено, будет выдвинуто органами обвинения;
  - iii) если обвинение не предъявлено, разъяснение причин этого.

В декларации НПО неправительственные организации рекомендовали следить за состоянием системы расследования дорожно-транспортных происшествий и числом уголовных преследований в случае смерти или травмирования в результате ДТП.

- h) по завершении дела:
  - i) семьям должна быть предоставлена бесплатная копия протокола расследования; необходимо провести обсуждение извлеченных уроков для уменьшения риска аналогичных дорожно-транспортных происшествий в будущем.

17. В своем сообщении, подготовленном для консультационного совещания Европейской комиссии по четвертой Программе действий в области безопасности дорожного движения, ЕФДЖТП предложила использовать технологию "черных ящиков", что способствовало бы усилению контроля за выполнением требований и соблюдению правил и в то же время служило бы доказательством в случае дорожно-транспортных происшествий.

---