



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Восемьдесят седьмая сессия

Женева, 25–29 сентября 2023 года

Пункт 8 а) предварительной повестки дня

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1):

Безопасный системный подход

Многопрофильное расследование дорожно-транспортных происшествий (МРДТП) в Финляндии

Представлено Финляндией

В настоящем документе предлагаются изменения к главе 17 СР.1 о многопрофильном расследовании ДТП (первоначально принятой в качестве приложений к документам [ECE/TRANS/WP.1/157](#) и [ECE/TRANS/WP.1/159](#)). WP.1 предлагается рассмотреть эти изменения (зачеркнутый текст предлагается исключить, а текст, выделенный жирным шрифтом, — добавить).



Приложение VIII BIS

Многопрофильное расследование дорожно-транспортных происшествий (МРДТП) в Финляндии (см. главу 17, рекомендация 17.6.1 с))

I. Расследование дорожно-транспортных происшествий

1. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий проводят расследование всех дорожных и внедорожных транспортных происшествий со смертельным исходом в Финляндии (~~с 1970 года~~). Ими также расследуются дорожно-транспортные происшествия, сопровождающиеся серьезными травмами или только материальным ущербом. Изучение ДТП без смертельного исхода обычно ограничивается временем или регионом либо, например, призвано разъяснить конкретный вопрос.

2. Порядок проведения расследований регулируется законодательством о расследовании дорожных и внедорожных транспортных происшествий (~~151224/201604~~). Расследования проводятся под руководством и надзором учрежденной Министерством транспорта и коммуникаций. В состав Комиссии по расследованию дорожно-транспортных происшествий входят, в частности, представители Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства внутренних дел, Министерства юстиции, Министерства образования, Министерства здравоохранения и социального обеспечения, Финской администрации автомобильных дорог, Администрации транспортных средств, Национального медико-юридического управления Финского совета по расследованию дорожно-транспортных происшествий, Центрального объединения по вопросам движения по автомобильным дорогам, Союза финских работников транспорта и «Линккеннтурва» – центральной организации по вопросам безопасности дорожного движения в Финляндии. Финский центр автомобильного страхования занимается организацией Финского института учета данных о ДТП (ОТИ), который в качестве независимого подразделения Финского центра автомобильного страхования (ФМИК) несет ответственность за проведение, общую организацию, планирование мероприятий по расследованию ДТП, а также профессиональное обучение. Помощь ОТИ в выработке общих указаний может оказывать совместная межадминистративная группа сторон, участвующих в этих мероприятиях. ~~с использованием результатов таких расследований и информационным обеспечением.~~

3. В Финляндии все крупные дорожно-транспортные происшествия независимо от их характера расследует Управление по расследованию аварий ~~– бывший Совет по расследованию дорожно-транспортных происшествий (СИАФ)~~. Если ~~СИАФ~~ Управление по расследованию аварий решает приступить к расследованию, то расследование, начатое на основании закона ~~241512/201604~~, незамедлительно прекращается, если только с ~~СИАФ~~ не были согласованы другие сроки. Тем не менее информация о расследовании доступна и в рамках схемы, действующей согласно закону 1512/2016.

II. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий

4. Расследование дорожных и внедорожных транспортных происшествий проводится группами по расследованию ДТП (в общей сложности 20 групп). В состав группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий входят Председатель, заместитель Председателя и соответствующее число участников, обладающих достаточным объемом знаний с точки зрения расследования дорожно-транспортных происшествий. Членами группы являются:

- сотрудник полиции, выполняющий функции Председателя;
- специалист по транспортным средствам;
- специалист по дорожному движению;
- врач;
- психолог;

иные специалисты, например эксперт по железным дорогам, в зависимости от необходимости специальных знаний в ходе расследования ДТП.

5. В процессе проведения расследования группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий являются независимыми органами, призванными обеспечить нейтральность и непредвзятость расследования. Группы по расследованию не принимают решений по вопросам ответственности или компенсации.

III. Метод расследования: метод ВАЛТ, 2003 год (пересмотрен)

6. Основными особенностями метода ВАЛТ (2003 год) являются анализ причины дорожно-транспортного происшествия и принятие контрмер (модель накопления рисков, ВАЛТ). Последний вариант метода ВАЛТ был разработан в Университете Турку под руководством профессора Эско Кескинена.

A. Причина дорожно-транспортного происшествия

7. Отправной точкой данного метода расследования ДТП является анализ прямых и косвенных факторов риска. Изучение факторов риска предполагает также анализ обстоятельств возникновения серьезных последствий. Таким образом, факторы риска подразделяются на две категории: факторы, повлиявшие на причину дорожно-транспортного происшествия, и факторы, которые привели к серьезным последствиям.

B. Принятие ответных мер и предложения по повышению безопасности

8. Фундаментом для выработки предложений в сфере безопасности является концепция, в соответствии с которой необходимо установить, во-первых, все факторы, которые могли бы помочь предотвратить аварию, и, во-вторых, факторы, которые могли бы предотвратить смертельный исход или уменьшить травматизм.

9. Отправной точкой в деле подготовки предложений по повышению безопасности является попытка найти возможности для смягчения последствий или предотвращения ДТП в каждом прямом факторе риска, а также в тех косвенных факторах риска, которые повлияли на аварию. Рекомендации в области безопасности в свою очередь составляются исходя из возможностей для принятия профилактических мер. Такие рекомендации систематически анализируются в связи с каждым дорожно-транспортным происшествием.

Важные понятия:

- ключевое событие (что произошло);
- факторы риска (почему это произошло);
- прямые факторы риска;
- косвенные факторы риска;
- ущерб и факторы, повлиявшие на последствия (почему возникли серьезные последствия);

- травмы, причины травм и устройства безопасности (почему возникли серьезные последствия);
- возможные меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, предложения по улучшению и
- рекомендации в области безопасности (как предотвратить ДТП, как предотвратить последствия).

IV. Работа на месте дорожно-транспортного происшествия и сотрудничество между членами групп по расследованию

10. Группы по проведению расследований дорожно-транспортных происшествий получают информацию о ДТП либо из Центра оперативного реагирования, либо от старшего сотрудника местной полиции. По закону члены групп по расследованию имеют право получать доступ к месту ДТП и проводить расследования, осматривать транспортные средства и получать информацию, например из официального регистра, для установления причин дорожно-транспортного происшествия.

11. По возможности группа по расследованию начинает расследование на месте ДТП в полном составе. На месте происшествия с полицией и спасателями уточняются место аварии, направление движения участников ДТП и других лиц, найденные следы и общие характеристики дорожно-транспортного происшествия. После этого группа по расследованию договаривается о порядке действий, например об опросе участников, проверке транспортных средств, необходимости специального расследования, помощи в перемещении или подъеме транспортных средств и т.д. Затем каждый из членов группы начинает собственное расследование на месте происшествия.

12. Прибыв на место дорожно-транспортного происшествия, группа по расследованию изучает и регистрирует местоположение участников ДТП и оставшиеся следы. На основе полученной информации специалист по дорожному движению или другой член группы рисует схему происшествия, включая последовательность событий до удара, местонахождение и положение транспортных средств в момент удара и итоговое положение. Кроме того, на схеме отмечается местонахождение участников с интервалом, например в одну секунду до аварии и после нее. На схеме указываются размеры, а также, по крайней мере, путь перемещения, тормозной путь или путь скольжения и точки остановки, и схема делается с максимально возможным соблюдением масштаба. Этот рисунок приобщается к досье расследования в качестве приложения.

13. Член группы, специализирующийся на реконструкции событий, при помощи расчетов восстанавливает движение транспортных средств до и после аварии. Из этих расчетов можно получить необходимую информацию, касающуюся скорости перед основным событием и в момент удара, для изучения дорожно-транспортного происшествия и для его регистрации на соответствующих бланках.

Данные, подлежащие сбору:

- информация о водителе, получаемая из опроса водителя/пешехода либо их родственника
- или очевидца;
- изучение транспортного средства на месте ДТП, сведения из Системы информации о движении транспортных средств (Финское агентство по безопасности на транспорте и коммуникациям);
- осмотр дороги, анализ погодных условий и обстановки на месте ДТП;

- материалы вскрытия и другая судебно-медицинская документация, история болезни;
- данные предварительного полицейского расследования, информация о предупреждениях, правонарушениях и запретах на вождение транспортного средства;
- следы события и рисунки для восстановления событий и определения тяжести аварии.

14. При расследовании ДТП и сборе данных используются стандартизированный метод ВАЛТ (2003 год) и утвержденные стандартные бланки. Стандартизация метода повышает качество и полезность получаемой информации.

V. Цели

15. Основной целью является подготовка данных и предложений в области повышения безопасности дорожного движения посредством изучения дорожных и внедорожных транспортных происшествий. На практике базы данных пополняются за счет информации о расследованиях на местах ДТП и доступны для работы по повышению безопасности дорожного движения, как это предусмотрено законодательством о защите информации:

- данные, собранные в ходе расследований на местах ДТП, регистрируются на бланках расследования и касаются участников, событий и обстоятельств. Они составляют основу для описания и анализа события, и из них формируется база данных о дорожно-транспортных происшествиях;
- в ходе реконструкции ДТП изучаются ход событий и расчеты, в которых определяются возможности для предотвращения аварии. Реконструкция дает важнейшую информацию для анализа и компьютерного учета дорожно-транспортных происшествий;
- в ходе анализа дорожно-транспортного происшествия тщательно изучаются разъяснительная информация о ДТП и факторы, увеличившие его вероятность, и предложения по мерам безопасности;
- на основе вышеописанного процесса готовится доклад о проведенном расследовании и составляется досье из собранных документов, которое представляется в Финский центр автомобильного страхования. Доклад о проведенном расследовании включает в себя, например, описание характера дорожно-транспортного происшествия, факторов, приведших к ДТП, результатов ДТП, а также предложения по повышению безопасности дорожного движения, сформулированные группой по расследованию. В окончательном виде доклад о проведенном расследовании находится в открытом доступе. Другие документы, собранные в связи с расследованием, являются конфиденциальными. Собранные материалы расследования передаются в реестр информации о дорожно-транспортных происшествиях. Данные, содержащиеся в реестре информации ДТП, могут быть бесплатно переданы властями для использования в научных и статистических исследованиях и в работе по повышению безопасности дорожного движения;
- в ходе расследования или после его завершения группа по расследованию выносит рекомендации для улучшения положения дел на местном уровне. Собранные информация и результаты анализа используются в исследованиях, учебной подготовке, представлении отчетов и в другой практической работе по повышению безопасности дорожного движения, а также для совершенствования деятельности по расследованию и повышению безопасности дорожного движения на основе научных исследований. Кроме того, информация играет важную роль в работе по повышению безопасности дорожного движения в Финляндии.

VI. Реализованные выводы и рекомендации

16. Согласно законодательству после завершения расследования составляется доклад, содержащий соответствующие выводы. Доклад о проведенном расследовании включает в себя описание характера дорожно-транспортного происшествия, факторов, приведших к ДТП, и последствий ДТП, а также предложения по повышению безопасности дорожного движения, сделанные группой по расследованию дорожно-транспортных происшествий.

17. Группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий и ОТИ могут представлять властям предложения, касающиеся принятия мер по повышению безопасности дорожного движения на основе рекомендаций. ~~Комиссия~~ **Совместная группа** по расследованию дорожно-транспортных происшествий ~~также~~ может **оказать помощь ОТИ в выработке** ~~принять решение о представлении~~ предложений по итогам проведенного расследования.

18. В ~~2012 году~~ **2018–2022 годах** группы по расследованию дорожно-транспортных происшествий сформулировали более ~~2000~~ **5000** рекомендаций, касающихся мер по повышению безопасности дорожного движения. Кроме того, в ходе расследования или после его завершения группа по расследованию выносит рекомендации для улучшения **местной автодорожной инфраструктуры**. ~~положения дел на местном уровне~~ Кроме того, группа по расследованию в служебном порядке уведомляет **Трафиком** (Финское агентство ~~по безопасности на транспорте и коммуникациям~~) о дефектах или недоработках в конструкции и оборудовании транспортного средства или спасательном оборудовании, которые угрожают безопасности и требуют немедленного вмешательства и решения проблемы.

19. В законе ничего не сказано о выполнении рекомендаций. Однако **ОТИ ФЦАС** отслеживает их выполнение и ведет с властями переговоры о реализации предложений в области безопасности.

VII. Расследованные дорожно-транспортные происшествия

- ~~2012~~ **2018–2022** годы: расследовано ~~400~~ **в общей сложности 1631** дорожно-транспортное происшествие, включая:
 - ~~1072255~~ ДТП со смертельным исходом, в том числе:
 - ~~862207~~ ДТП с участием автотранспортных средств;
 - ~~21028~~ ДТП с участием пешеходов **или велосипедистов**;
 - ~~20~~ **ДТП с участием велосипедистов**;
 - ~~559145~~ иных ДТП (дорожно-транспортных происшествий, сопровождавшихся серьезными травмами или только материальным ущербом, либо внедорожных транспортных происшествий со смертельным исходом), в том числе:
 - ~~485~~ транспортных происшествий со смертельным исходом, произошедших вне дорожной сети;
 - ~~24~~ **ДТП с участием мотоциклов и мопедов, повлекших за собой травмы**;
 - ~~8642~~ ДТП с участием большегрузных транспортных средств, повлекших за собой травмы или крупный материальный ущерб;
 - ~~2146~~ ДТП с участием транспортных средств повышенной проходимости или снегоходов, повлекшее за собой травмы;
 - ~~37943~~ иных ДТП, сопровождавшихся серьезными **либо легкими** травмами или только материальным ущербом.

VIII. Хронология расследования дорожно-транспортных происшествий

- Первое ДТП было расследовано 8 марта 1968 года;
- компьютерная база данных ведется с 1970 года;
- законодательство принято в 2001 году и пересмотрено в 2016 году;
- метод ВАЛТ, последний пересмотр в 2003 году;
- бланки расследований размещены в Интернете с 2009 года.

IX. Финансирование

20. Расследования дорожно-транспортных происшествий финансируются за счет **общих субсидий исходя из сбора на повышение безопасности дорожного движения, взимаемого вместе с взносами страхования автогражданской ответственности. Размер этого сбора ежегодно утверждается постановлением Министерства здравоохранения и социального обеспечения. Задача по предоставлению субсидий возложена на Финское агентство по транспорту и коммуникациям.**

X. Регулярные статистические публикации на базе материалов реестра информации о дорожно-транспортных происшествиях

- Ежегодный доклад **ОТИ ВАЛТ**: обзорный доклад о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, расследованных в течение года;
- предварительный доклад **ОТИ ВАЛТ**: ~~квартальный~~ предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом;
- ~~предварительный~~ **обзор данные** ОТИ о дорожно-транспортных происшествиях, связанных с употреблением **психоактивных веществ за предыдущий год** алкоголя; ~~предварительный обзор дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя, за предшествующий год.~~
- тематические доклады ОТИ;
- фактологические бюллетени ОТИ;
- www.oti.fi.

XI. Международное сотрудничество

21. Развивается сотрудничество с такими европейскими проектами МПИА, как «Сеть безопасности» и «Дакота». В рамках проекта «Сеть безопасности» были разработаны требования для проведения и поощрения во всех государствах-членах прозрачных и независимых расследований дорожно-транспортных происшествий в соответствии с общей европейской методологией расследований (http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP4/sn_wp4_d4p5_final.pdf).