

## **Тема 2.3. Система сбора и обработки информации о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП)**

Понятие о ДТП. Основные виды ДТП. Понятие о причинах, условиях, обстоятельствах и факторах ДТП. Понятие тяжести последствий ДТП. Понятие аварийности. Статистика аварийности по России. Анализ ДТП и аварийности. Виды, типы, цели и методы анализа.

Учет ДТП. Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП. Учет ДТП в транспортном предприятии. Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Служебное расследование ДТП.

Комплекс конструктивных элементов (систем) транспортных средств обеспечивающих их активную, пассивную и послеаварийную безопасность. Основные направления обеспечения безопасности эксплуатации транспортных средств.

(2)

### **Практические занятия (семинары)**

Классификация дорожно-транспортных происшествий и их причины

Статья 2 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет «дорожно-транспортное про-исшествие» как событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Сходное определение содержится в Постановлении Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства

с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения (об ином материальном ущербе здесь прямо не говорится).

Перечень видов ДТП и их определения приведены в Приложении 6 к Приказу МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328 (в ред. от 16.02.2009 № 137):

**столкновение** - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством;

**опрокидывание** - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось;

**наезд на стоящее транспортное средство** - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп;

**наезд на препятствие** - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.);

**5) наезд на пешехода** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.);

**6) наезд на велосипедиста** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

**7) наезд на гужевой транспорт** - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились

движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное;

8) **падение пассажира** - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду дорожно-транспортных происшествий.

Падение пассажира из не движущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием;

9) **иной вид дорожно-транспортного происшествия** - происшествие, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

В соответствии с перечисленными видами ДТП необходимо наличие трех условий: транспортное средство должно двигаться; само событие должно быть связано с транспортным средством; последствия события должны соответствовать названным условиям (погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб).

Под **условиями возникновения ДТП** понимается совокупность характеристик дороги, транспортных средств, водителя и окружающей среды в момент совершения дорожно-транспортного происшествия. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения дорожно-транспортного происшествия и не обязательно имеют с ним причинную связь.

**Обстоятельства возникновения ДТП** - действия (или бездействия) участников дорожного движения, иных причастных к дорожно-транспортному происшествию лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения дорожно-транспортного происшествия. В отличие от условий, обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения дорожно-транспортного происшествия по времени.

**Причины возникновения ДТП** можно определить как некоторое явление или совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного дорожно-транспортного происшествия. Различные виды ДТП могут быть вызваны одной причиной или несколькими.

Большинство специалистов, считает, что к дорожно-транспортному происшествию приводит большое число одновременно возникающих **факторов**, а поскольку число этих факторов и динамика их изменения

цепи событий, ведущих к дорожно-транспортному происшествию, составляют различные комбинации, изучение причинных связей является сложной задачей с множеством неизвестных.

Исходя из статистики, в 80 - 90% случаев причины ДТП связаны с человеком, в оставшихся 10 - 20% - носят техногенный характер.

Такое разделение основано на предположении, что участник дорожного движения должен приспосабливаться к любой ситуации, возникающей на дороге, компенсировать сбои, происходящие в системе водитель - автомобиль - дорога. Однако процесс исследования причин будет более эффективным, если выяснять, почему человек действует ошибочно при данных обстоятельствах и в данной ситуации. При та-ком подходе часто могут быть выявлены устранимые причины ДТП в системе организации движения, организации перевозок, конструкции автомобиля и т.д.

зависимости от **степени тяжести последствий ДТП** делятся на повлекшие:

- материальный ущерб,
- легкие телесные повреждения,
- телесные повреждения средней степени тяжести и тяжкие,
- смерть потерпевшего,
- особо тяжкие последствия (погибло 4 и более или ранено 15 и более человек).

### **Материальный ущерб.**

Материальный ущерб от ДТП может, например, складываться из стоимости ремонтно-восстановительных работ при повреждении транспортного средства, грузов, дорожных и иных сооружений; затрат на выполнение функций правоохранительных органов либо аварийно-спасательных служб; оказание первой или медицинской помощи; потерь от остановки движения.

### **Степень тяжести вреда здоровью.**

Судебно-медицинская экспертиза устанавливает характер телесных повреждений участников ДТП и причины смерти, причины телесных повреждений и их связь с ДТП.

Квалифицирующими признаками тяжести вреда здоровью являются:

- опасность вреда здоровью для жизни человека;
- длительность расстройства здоровья;
- стойкая утрата общей трудоспособности;
- утрата какого-либо органа или утрата органом его функций;
- утрата зрения, речи, слуха;
- полная утрата профессиональной трудоспособности;
- прерывание беременности;
- неизгладимое обезображивание лица (установление неизгладимого обезображивания лица не входит в компетенцию судебно - медицинского эксперта, так как это понятие не является медицинским);
- психическое расстройство.

Для установления тяжести вреда здоровью достаточно наличия одного из квалифицирующих признаков. При наличии нескольких квалифицирующих признаков тяжесть вреда здоровью устанавливается по тому

признаку, который соответствует большей тяжести вреда здоровью.

судебно - медицинской точки зрения стойкой утратой общей работоспособности следует считать утрату общей трудоспособности либо при определившемся исходе, либо при длительности расстройства здоровья свыше 120 дней.

#### **Легкие телесные повреждения.**

Телесные повреждения признаются легкими, если сопровождаются: - кратковременным расстройством здоровья, продолжительностью не свыше 21 дня; - либо незначительной стойкой утратой работоспособности (до 5%).

#### **Телесные повреждения средней степени тяжести.**

Признаками вреда здоровью средней тяжести являются:

- отсутствие опасности для жизни; - длительное расстройство здоровья (более 21 дня);
- значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее, чем на одну треть (от 10% до 30% включительно).

#### **Тяжкие телесные повреждения.**

Вред, причиненный здоровью, считается тяжким, если это:

- опасный для жизни вред здоровью; - потеря зрения, речи, слуха;
- потеря какого-либо органа либо утрата органом его функций;
- неизгладимое обезображение лица;
- расстройство здоровья, соединенное со стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на одну треть (более, чем на 33%);
- полная утрата профессиональной трудоспособности;
- прерывание беременности;
- психическое расстройство.

Опасным для жизни является вред здоровью, вызывающий состояние, угрожающее жизни, которое может закончиться смертью. Предотвращение смертельного исхода в результате оказания медицинской помощи не изменяет оценку вреда здоровью как опасного для жизни.

Отметим, что согласно Правилам учета ДТП «погибшим» считается лицо, погибшее на месте ДТП либо умершее от его последствий течение 30 последующих суток. Российский порядок учета количества погибших в ДТП многие годы был основан на 7-дневном правиле, слегка «улучшавшем» статистику: если участник ДТП умирал в больнице на восьмой день после аварии, его погибшим в ДТП не считали. Только с начала 2009 г. отечественный порядок соответствует между-народным нормам (Постановление Правительства РФ от 19.11.2008 г. № 859). «Раненый» - это лицо, получившее в ДТП телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

### **3.1.2 Понятие аварийности. Статистика аварийности по России.**

#### **Анализ ДТП и аварийности. Виды, типы, цели и методы анализа.**

Анализ состояния дорожной безопасности проводится на осно-

вании некоторых численных показателей, которые принято назвать обобщённым термином «аварийность».

**Аварийность** - показатель безопасности дорожного движения в виде абсолютного числа дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых или в виде отношения количества ДТП к числу транспортных средств, численности населения, или пробегу авто-мобилей за определенный промежуток времени.

Для анализа аварийности используются абсолютные, удельные и относительные показатели аварийности, выражаемые в виде много-численных коэффициентов.

**Абсолютные** показатели образуются в результате накопления дан-ных о единичных ДТП. Основное назначение абсолютных показа-телей - отражение масштабов аварийности, оценка ущерба от ДТП, анализ динамики аварийности. К абсолютным показателям относятся: количество ДТП, число погибших, число раненых, количество ДТП из-за технической неисправности транспортных средств и другие. Для анализа должны использоваться также абсолютные показатели, харак-теризующие условия, в которых осуществляется деятельность по обе-спечению БДД.

Набор показателей, характеризующих эти условия, зависит от уров-ня оценки БДД (федеральный, региональный, субъекта транспортной деятельности), основными среди них являются:

- характеристики социально-экономического развития региона (территория, численность населения);

- численность, состояние и развитие парка транспортных средств;

- состояние и развитие дорожной сети (протяженность различ-ных дорог, интенсивность движения, в том числе по участкам дорог и различные промежутки времени);

- наличие и эффективность системы оказания скорой меди-цинской помощи, контроля соблюдения требований БДД, количество субъектов транспортной деятельности;

- условия деятельности автотранспортных организаций (чис-ленность и структура парка; данные о маршрутах перевозок, числен-ности, стаже, возрасте, квалификации водительского состава, наличие и организация предрейсовых медицинских осмотров и т.д.).

Абсолютные показатели малопригодны для сопоставительного анализа уровня обеспечения безопасности дорожного движения. На-пример, по абсолютному количеству ДТП, погибших и раненых, нель-зя сравнить уровень безопасности движения в различных регионах из-за различия в численности транспортных средств, протяженности дорог и других специфических особенностей, объективно влияющих на эти показатели.

**Удельные** показатели представляют собой процентную долю од-ного абсолютного показателя аварийности от другого. Наиболее часто используют удельный вес ДТП, совершенных нетрезвыми водителями,

общем количестве ДТП по вине водителей или удельный вес ДТП по вине водителей транспортных средств отдельных типов; удельный вес ДТП отдельных видов в общем количестве ДТП; удельный вес ДТП в городах, других населенных пунктах, на автомобильных дорогах в общем количестве ДТП; удельный вес ДТП из-за определенного вида нарушений ПДД в общем количестве ДТП; удельный вес пострадавших (погибших, раненых) различных категорий участников дорожного движения в общем числе пострадавших (погибших, раненых) и др. Удельные показатели применяются для описания структуры аварийности.

**Относительные** показатели (или риски аварийности) образуются делением одного абсолютного показателя на другой. Наиболее часто используются такие относительные показатели, как количество ДТП, пострадавших на 10 тысяч транспортных средств, на 10 тысяч водителей, на 100 тысяч населения, на 100 километров автодорог и т.д. Эти показатели получили наиболее широкое распространение в мировой практике. К ним относятся **риски аварийности**:

**транспортный риск** (или уровень безопасности дорожного движения в стране), рассчитывается как число погибших в ДТП в зависимости от уровня автомобилизации, то есть на 10 тыс. транспортных средств;

**социальный риск** (или уровень риска гибели в ДТП) рассчитывается как число погибших в ДТП на 100 тыс. жителей стран;

**тяжесть последствий ДТП**, рассчитывается как число погибших на 100 пострадавших в ДТП.

К основным методам анализа динамики аварийности относят оцен-ку изменения показателей аварийности:

по отношению к предшествующему периоду времени (например, к предыдущему месяцу, году);

по отношению к базовому периоду времени (например, к аналогичному периоду прошлого года - АППГ;

по отношению к среднему значению за несколько предшеству-ющих лет и др.

Результаты анализа представляются в виде таблиц, графических за-висимостей, диаграмм, карт.

Изучение и сопоставление динамики изменения показателей аварийности производится, как правило, для оценки результатов деятельности по обеспечению БДД, выявлению неблагоприятных тенденций, являющихся основанием для дальнейшего анализа, направленного на выяснение причин этих неблагоприятных изменений с целью принятия необходимых предупредительных мер.

Дорожно-транспортная аварийность продолжает оставаться одной из острейших социально-экономических проблем Российской Федерации. Ежегодно на дорогах страны в результате ДТП погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек, причем в большинстве своем это молодые люди трудоспособного возраста и дети.

В большинстве развитых зарубежных стран по оценкам ученых ежегодные потери от аварийности на автомобильном транспорте составляют 1-2 % от валового внутреннего продукта (ВВП). Однако в России социально-экономический ущерб от гибели и ранения людей в дорожно-транспортных происшествиях составляет 4-5 % от ВВП, что приводит к колоссальным потерям. Размер социально-экономическо-го ущерба от ДТП и их последствий за 2004-2011 годы оценивается астрономической цифрой, превышающей 8,2 трлн. рублей, которую можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов всех субъектов Российской Федерации за 2012 г.

ДТП в России характеризуются высокой тяжестью последствий - примерно 10 погибших на 100 пострадавших в результате ДТП. Относительная опасность автомобильного транспорта превышает относительную опасность воздушного транспорта более чем в 3 раза, а железнодорожного - в 10 раз. На 1 млрд. пасс.-км на автомобильном транспорте приходится двадцать погибших, на воздушном - шесть, на железнодорожном - два.

Ситуация осложняется тем, что высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. Россия вступила в так называемую стадию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня «насыщения» - примерно 300-400 автомобилей на 1000 человек. В ряде городов и регионов, особенно в крупных городах, этот показатель уже превзойден.

Эта стадия характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. Как показывает анализ динамики дорожной аварийности в зарубежных странах, увеличение количества транспортных средств в стране неизбежно ведет к росту количества ДТП и числа раненых в них.

2006 году в стране была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.». Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9% числа погибших в ДТП. В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году (начало разработки программы) до 27991 человека в 2012 году. Снизились социальный и транспортный риски, тяжесть последствий ДТП и, что особенно важно, детский дорожно-транспортный травматизм. Все это достигнуто на фоне 30-процентного прироста автопарка страны.

целях улучшения положения в сфере безопасности дорожного движения на федеральном уровне Президентом РФ и Правительством РФ были приняты следующие важные документы, которые имеют непосредственное отношение к сфере безопасности дорожного движения и защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий:

- Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнитель-



ных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»;

- Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года»;

- Постановление Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894 «Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации»;

- Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожно-го движения в 2006 - 2012 годах»;

- распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. 1662-р «Транспортная стратегия России до 2030 г.»;

Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г.

716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения»;

- распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г.

1662-р «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г.»;

Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г.

864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» и ряд других нормативно-правовых актов.

В 2008 году рабочая группа экспертов Проекта «Безопасные дороги» Партии «Единая Россия» и ряда общественных организаций разработала комплексную Программу повышения уровня дорожной безопасности «Цель – НОЛЬ».

«Цель – НОЛЬ» – это краткая форма лозунга «Мы считаем неприемлемым, когда на наших дорогах люди гибнут или получают тяжелые травмы, и в перспективе мы должны свести летальные исходы и тяжелый травматизм к нулю». Эту задачу подтвердила Первая всемирная министерская конференция по дорожной безопасности, которая состоялась в Москве в 2009 году. В резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, принятой 2 марта 2010 года по итогам этой конференции, период с 2011 по 2020 годы объявлен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Работа в данном направлении осуществляется с использованием богатого мирового опыта и с учетом действующих международных соглашений и договоров, стороной которых является Россия.

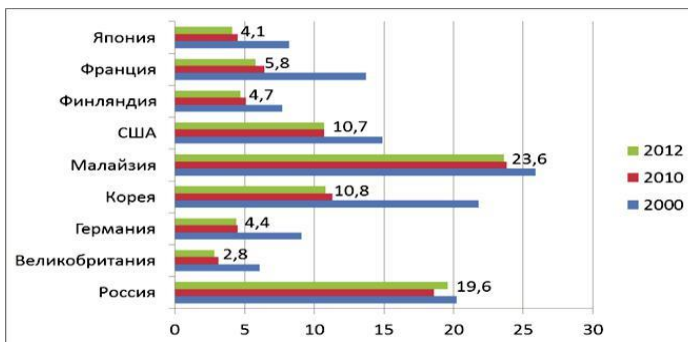
Достаточно ли предпринимаемых усилий? Обратимся к недавней статистике.

Абсолютные показатели (количество различных ДТП и пострадавших) выглядят для России традиционно устрашающе.



Приходится констатировать, что хотя за последние годы и наметилась тенденция снижения абсолютных показателей аварийности, уровень ее остается недопустимо высоким. К сожалению, достигнутые относительные показатели также не могут считаться приемлемыми.

На рисунке представлена динамика социального риска ДТП (смерт-ность от ДТП на 100 тыс. жителей) в России и аналогичные данные по различным государствам Европы, Азии и США. Недавняя статистика охватывает период с 2000 по 2012 годы (последний выделен на диа-грамме).



Достигнутые результаты представляются хотя и обнадеживающи-ми, но еще явно недостаточными в сравнении с передовой зарубежной практикой. Более того, за первое десятилетие 21-го века некоторые страны продвинулись в снижении социального риска дальше, чем мы.

нашей стране на 100 тысяч жителей за год в дорожно-транспорт-ных происшествиях погибает в среднем в четыре раза больше людей, чем в ведущих странах Западной Европы, и приблизительно в два раза больше по сравнению с государствами Центральной Европы и США. По основным показателям аварийности на автомобильном транспорте Россия находится на одном из последних мест среди развитых стран Европы.

Отметим, что получить самые свежие данные по аварийности (в основном, абсолютные показатели) всегда можно на официальном

сайте ГИБДД (см. ссылку Статистика ГАИ). Некоторая работа с цифрами позволяет сделать определённые обобщения.

	Количество ДТП на 10 тыс. ед. ТС		Число пострадавших на 100 тыс. жителей	
	абс.	%от среднего по России	абс.	%от среднего по России
<b>Российская Федерация</b>	<b>44,8</b>	<b>100,0</b>	<b>200,4</b>	<b>100,0</b>
г. Москва	29,9	66,8	127,4	63,6
Московская область	35,0	78,3	182,7	91,2
<b>Центральный округ</b>	<b>42,0</b>	<b>93,8</b>	<b>196,1</b>	<b>97,9</b>
г. С.-Петербург	47,8	106,7	209,3	104,5
<b>Северо-Западный округ</b>	<b>50,8</b>	<b>113,4</b>	<b>240,1</b>	<b>119,8</b>
<b>Южный округ</b>	<b>42,8</b>	<b>95,5</b>	<b>190,1</b>	<b>94,9</b>
<b>Северо-Кавказский округ</b>	<b>33,4</b>	<b>74,5</b>	<b>124,9</b>	<b>62,3</b>
<b>Приволжский округ</b>	<b>46,6</b>	<b>104,0</b>	<b>197,1</b>	<b>98,3</b>
<b>Уральский округ</b>	<b>43,9</b>	<b>98,0</b>	<b>218,0</b>	<b>108,8</b>
<b>Сибирский округ</b>	<b>46,6</b>	<b>104,2</b>	<b>203,9</b>	<b>101,8</b>
<b>Дальневосточный округ</b>	<b>53,3</b>	<b>118,9</b>	<b>248,2</b>	<b>123,9</b>

Из приведенной таблицы следует, например, что Москва и Московская область являются лидерами по наибольшему абсолютному количеству ДТП в 2012 г. – 12010 и 9241 случаев соответственно. Та же картина складывается и по пострадавшим (погибшим и раненым) – 14810 и 13140 человек соответственно.

Однако, несмотря на высокие абсолютные показатели, по относительным показателям аварийности в 2012г. Москва и область выгляде-ли все же лучше, чем остальная страна, а в аутсайдерах были Дальне-восточный и Северо-Западный федеральные округа.

Что касается относительных показателей аварийности, то их найти не всегда бывает просто. Приходится либо считать их самостоятельно, либо искать в различных профильных источниках – научных публи-кациях, докладах, зарубежных обзорах и т.п. Чтобы выявить действи-тельно полезные обобщения необходимо учитывать **цели и методы** анализа ДТП.

Анализ динамики аварийности по отношению к предшествующему периоду сводится чаще всего к констатации «рост - снижение» показателей ДТП. При этом рост происшествий оценивается как признак неудовлетворительной деятельности, а снижение или прежний уро-вень числа происшествий позволяет положительно оценить работу по БДД. Однако, такая оценка далеко не всегда справедлива. Прежде всего, неверным является предположение, что объективный уровень БДД характеризуется значениями показателей предыдущего периода, что далеко не всегда правильно. ДТП по своей природе - случайное событие, т.е. наблюдаемое число инцидентов изменяется под влиянием случайных факторов, это влияние необходимо учитывать, чтобы полу-

чить более правильные выводы об изменении показателей ДТП.

При анализе динамики по отношению к базовому году, важное значение имеет выбор точки базы. Если это была точка наивысшего уровня аварийности, то незначительное снижение показателей аварийности в течение ряда лет не может говорить о положительной тенденции в обеспечении БДД.

Колебания анализируемых показателей можно сгладить, если проводить анализ динамики по средним показателям. Период усреднения берется, как правило, в 3 или 5 лет. Таким образом, подсчитываются средние показатели аварийности за последующие периоды в 3-5 лет.

заключение подчеркнем, что низкий уровень дорожной безопасности является следствием действия совокупности негативных факторов, для устранения влияния которых необходимо совершенствовать функционирование всей системы обеспечения безопасности дорожно-го движения.

На первый взгляд должна существовать прямая зависимость между числом ДТП, численностью населения в стране и количеством автомобилей. Но такой вывод приблизителен. Общеизвестно, что на аварийность оказывают, куда большее влияние общая культура и законопослушность граждан, состояние дорожной сети и организации движения. Аварийность в своей основе имеет ярко выраженные социально-экономические корни. В развитых странах даже при росте численности парка автомобилей удастся снизить как относительные показатели аварийности, так и абсолютное количество ДТП.

Зарубежный опыт работы по повышению безопасности дорожно-го движения показывает, что даже при уровне автомобилизации, в 2-4 раза превышающем существующий уровень в России, можно снижать уровень аварийности на 3-5 % в год с помощью относительно простых недорогостоящих решений и программно-целевого подхода.

течение последнего десятилетия страны - лидеры в области безопасности дорожного движения (например, страны Скандинавии, Германия и др.) успешно реализовали потенциал такого подхода.

Прежде всего, речь идет о совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуска к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей и др.).

Принятая в 2013г. новая Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» позволяет надеяться на продолжение позитивных тенденций.

Ожидаемыми конечными результатами реализации Федеральной

целевой программы являются:

- сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82%) по сравнению с 2012 годом;

- сокращение социального риска к 2020 году на 30,5% по сравнению с 2012 годом;

- сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7% по сравнению с 2012 годом.

Решение проблемы снижения аварийности потребует координации усилий всех структур, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на основе научного обоснования приоритетности мероприятий, выработки и реализации долгосрочной стратегии по повышению безопасности дорожного движения.

### **3.2 Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП. Учет ДТП в транспортном предприятии.**

Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП.

#### **3.2.1 Государственная система учета и анализа ДТП. Государственная статистическая отчетность. Сбор и обобщение первичной информации о ДТП.**

**Основы построения системы государственного учета и анализа ДТП** заложены в статье 9 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Данная система создается в целях организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, является одним из инструментов данной политики.

Пункт 1 статьи 9 определяет перечень показателей состояния безопасности дорожного движения, учет которых ведется на территории Российской Федерации, к ним относятся количественные показатели:

- дорожно-транспортных происшествий;
- пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств;
- нарушителей Правил дорожного движения;
- административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения;
- другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению (например, протяженность, техническое состояние автомобильных дорог

наличие на них объектов сервиса, количество зарегистрированных автомототранспортных средств и прицепов к ним, количество трамваев и троллейбусов и др.).

**Подробно порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством РФ. Данный порядок установлен Постановлением Правительства РФ от 30 апреля 1997 г. № 508 (ред. от 02.02.2000) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения».**

Данный документ в первую очередь определяет субъекты, ответственные за ведение государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения. Его осуществляют:

а) в отношении количества дорожно-транспортных происшествий, нарушителей Правил дорожного движения, административных правонарушений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта, граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автомототранспортными средствами, - органы внутренних дел;

б) в отношении количества пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях граждан - медицинские учреждения (независимо от формы собственности) и органы внутренних дел;

в) в отношении количества осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта - органы юстиции;

г) в отношении протяженности, технического состояния автомобильных дорог и наличия на них объектов сервиса - органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридических и физических лиц, в ведении которых находятся автомобильные дороги;

д) в отношении количества зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД РФ автомототранспортных средств и прицепов к ним - органы внутренних дел;

е) в отношении количества трамваев и троллейбусов - юридические лица, являющиеся владельцами городского электрического транспорта.

Подробные правила учета показателей состояния безопасности дорожного движения устанавливаются соответствующими постановлениями Правительства РФ:

- Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации утверждены Постановлением Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 894;

- Правила учета дорожно-транспортных происшествий утверждены Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 (ред. от 04.09.2012);

- Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог Российской Федерации и наличию на них объектов сервиса, по количеству трамваев и троллейбусов утверждены Постановлением Правительства РФ от 4 декабря 1998 г. № 1441 (ред. от 02.02.2000).

**Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации** устанавливают единый порядок государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения являются открытыми для опубликования.

Порядок организации учета и обобщения сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения определяется Министерством внутренних дел РФ. Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения ведется органами внутренних дел по специальным формам. В формы государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения включаются:

- количество дорожно-транспортных происшествий - количество зарегистрированных органами внутренних дел дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли или ранены люди, а также число погибших и раненых в них граждан (учет ведется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий);

- количество нарушителей Правил дорожного движения - число выявленных органами внутренних дел лиц, совершивших нарушения нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

- количество административных правонарушений в области безопасности дорожного движения - количество выявленных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, за которые законодательством Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;

- количество преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспорта - количество зарегистрированных органами внутренних дел нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, определяемых уголовным законодательством Российской Федерации как преступления;

- количество граждан, получивших водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, - число лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения на право управления автотранспортными средствами, а также троллейбусом и трамваем;

количество автотранспортных средств и прицепов к ним  
количество зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД МВД РФ автотранспортных средств и прицепов к ним.

Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения по установленным формам предоставляются органам государственной власти Российской Федерации, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления безвозмездно, другим юридическим и физическим лицам на договорной основе.

**Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог Российской Федерации** и наличию на них объектов сервиса, по количеству трамваев и троллейбусов осуществляют органы управления автомобильными дорогами общего пользования, органы местного самоуправления, юридические и физические лица, в ведении которых находятся эти автомобильные дороги, трамваи или троллейбусы. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения также являются открытыми для опубликования. Результаты государственного учета заносятся в специальные формы учета, причем по каждой автомобильной дороге с указанием ее полного наименования и протяженности. Правила содержат подробный перечень объектов, в отношении которых ведется государственный учет.

**Правила учета дорожно-транспортных происшествий** определяют, что учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. Учет осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

- органами внутренних дел; - владельцами транспортных средств;
- государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог.

Органы внутренних дел производят учет дорожно-транспортных происшествий на территории обслуживания. Владельцы транспортных средств обязаны немедленно сообщить в орган внутренних дел по месту своего нахождения о каждом дорожно-транспортном происшествии с участием принадлежащих им транспортных средств. Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог учитывают дорожно-транспортные



Медицинские организации ведут учет погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях. В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

Приказом МВД РФ от 18 июня 1996 г. № 328 (в ред. от 16.02.2009 137) «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647» утверждены Карточка учета дорожно-транспортного происшествия (приложение 1) и Инструкция по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел (приложение 2).

Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации утверждены Федеральной дорожной службой РФ 29 мая 1998 г. и введены в действие ее Приказом от 23 июля 1998 г. № 168. Они определяют единый порядок и формы учета и анализа дорожно-транспортных происшествий, обязательные для выполнения всеми государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог (дорожными организациями). Учет и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также работа по обеспечению безопасности движения должны проводиться дорожными организациями совместно с Государственной автомобильной инспекцией.

числе обязанностей владельцев транспортных средств по учету дорожно-транспортных происшествий числится необходимость ежемесячно сверять с территориальными органами внутренних дел сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств.

Согласно п. 4.5 Инструкции по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел главные государственные автомобильные инспектора городов, районов (районов в городах), командиры строевых подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции не реже одного раза в месяц предоставляют владельцам транспортных средств (юридическим лицам), дорожным и коммунальным службам либо владельцам дорог возможность проведения сверки данных о дорожно-транспортных происшествиях.

За неисполнение предусмотренной обязанности может следовать административная ответственность как за осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией).

**3.2.2 Учет ДТП в транспортном предприятии. Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП.**

Статья 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет основные требования по

обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.

Одним из таких требований является обязанность анализировать и устранять причины ДТП и нарушений Правил дорожного движения участием принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям транспортных средств.

Согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утв. Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, то есть события, возникшие в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при которых погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

При этом указанными Правилами установлено, что учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

для изучения причин и условий их возникновения;

для принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется, в том числе и владельцами транспортных средств. Владельцы транспортных средств должны учитывать дорожно-транспортные происшествия участием принадлежащих им транспортных средств независимо от места их совершения.

Кроме того, владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с управлениями (отделами) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием принадлежащих им транспортных средств.

Учет ДТП в субъектах транспортной деятельности осуществляется работниками службы БДД или иными лицами, назначенными приказом по предприятию или организации.

Форма учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации. Действующая форма, состоящая из 2-х разделов, представлена на следующем рисунке.

**ВАЖНО!** Следует отметить, что положения вышеупомянутого приказа Минавтотранса РСФСР от 26

апреля 1990 г. № 49 в настоящее время применяются с учетом Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7 и лишь в той мере, в которой не противоречат ему, т.е. носят **добровольный** характер.

**При анализе структуры аварийности** в автотранспортной организации (АТО) возможно использовать удельные и относительные показатели аварийности, объектами сопоставления при таком анализе могут быть:

- виды ДТП;
- типы и марки транспортных средств;
- группы водителей с различным стажем (общим и в предприятии), возрастом, другими особенностями;
- регулярные маршруты, обслуживаемые предприятием;
- подразделения предприятия (колонны, отряды, бригады) и др. При этом сопоставление производится также со средними значениями соответствующих показателей по отрасли.

Для детализации причин аварийности проводится анализ по времени и месту совершения ДТП, виду и характеру перевозки, видам нарушений ПДД, часу работы на линии и т.д. Целью анализа является выявление «узких мест» - условий, характеризующихся повышенной частотой совершения ДТП или повышенной тяжестью последствий.

Анализ завершается построением матрицы «причины ДТП - мероприятия (или направления деятельности) по устранению причин ДТП».

При выявлении причин используются также материалы служебных расследований, проводятся опросы водителей и специалистов предприятия.

Для проведения анализа в АТО необходимо иметь и накапливать не только данные о ДТП, но и данные о последствиях ДТП; данные

подвижном составе, о водительском составе (сведения о водителях, как правило, накапливаются и обобщаются в карточках персонального учета водителей); данные о нарушениях ПДД и принятых мерах; сведения о реализации запланированных мероприятий по БДД (количество проверок, медосмотров, инструктажей и т.д.).

Ниже приводится перечень возможных критериев БДД, разделенных по основным задачам по предупреждению ДТП.

Обеспечение надежности водительского состава.

«Аварийные» показатели:

- количество ДТП, погибших и раненых в ДТП по вине водителей; - коэффициент виновности (отношение количества ДТП по вине водителей к ДТП с участием транспортных средств АТО).

1.2. «Неаварийные» показатели:

- количество выявленных нарушений ПДД водителями на линии по отношению к числу проверок;
- число «проблемных» водителей (в нетрезвом, переутомленном, болезненном состоянии), отстраненных после предрейсового медосмотра;

количество водителей с неоднократными нарушениями ПДД;

число водителей, повысивших свою квалификацию;

число водителей со стажем работы до 1 года.

Обеспечение технической исправности транспортных средств в эксплуатации.

«Аварийные показатели»:

- количество ДТП по причине технической неисправности ТС; - удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью ТС.

«Неаварийные» показатели:

- количество сходов с линии по технической неисправности;
- количество автомобилей, выявленных на линии с техническими неисправностями;
- количество автомобилей, не оснащенных необходимыми приборами и оборудованием и др.;
- количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышающими нормативы.

Обеспечение безопасности при организации перевозочного процесса.

«Аварийные» показатели:

- количество ДТП, совершенных водителями после 8 часов работы водителя на линии;

количество ДТП, совершенных неопытными водителями (с общим стажем от 1 до 3 лет). 3.2.

«Неаварийные показатели»:

количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха водителей и иных нарушений Правил перевозки пассажиров и грузов;

процент водителей, не охваченных предрейсовым медосмотром. Данный показатель может быть определен при комплексной проверке деятельности АТО, включая деятельность по осуществлению предрейсовых медицинских осмотров водителей, необходимость которых установлена ст. 23 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.12.2013) «О безопасности дорожного движения».

Согласно разделу II п.6 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7), далее – Правила, предусмотрен ряд мероприятий, которые субъект транспортной деятельности проводит в целях предупреждения ДТП.

В случае ДТП с участием транспортных средств, принадлежащих субъекту транспортной деятельности, субъект транспортной деятельности проводит **анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП**, результаты которого оформляются документально хранятся не менее трех лет.

При осуществлении указанного анализа устанавливаются:

в отношении работника субъекта транспортной деятельности, управлявшего транспортным средством (далее - водитель):

- фамилия, имя, отчество (при наличии), общий стаж вождения данной категории транспортного средства, стаж работы у субъекта транспортной деятельности, стаж работы на данном транспортном средстве, а также по возможности те же сведения о других водителях участниках ДТП;

- прохождение водителем медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В отношении водителя, находившегося во время ДТП в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, - обстоятельства, при которых он оказался за рулем в состоянии опьянения;

- соблюдение водителем в предшествовавший ДТП период режима труда и отдыха;

- соблюдение водителем законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;

- наличие у водителя административных правонарушений в области дорожного движения и трудовой дисциплины в течение года, предшествовавшего данному происшествию, наличие взысканий у данного водителя в течение года;

- организация повышения квалификации и профессионального мастерства водителя, соблюдение условий стажировки водителя;

2) в отношении транспортного средства:

- модель транспортного средства;

- государственный регистрационный знак (для городского наземного электрического транспорта - бортовой номер), расположение рулевого управления на транспортном средстве;

- наличие неисправностей транспортного средства в момент ДТП;

- наличие диагностической карты, подтверждающей прохождение технического осмотра транспортного средства;

- организация технического обслуживания и ремонта транспортного средства, включая:

- периодичность технического обслуживания транспортного средства и сроки проведения последнего технического обслуживания транспортного средства, а также лицо, ответственное за его проведение;

- соблюдение межсервисного пробега;

- наличие и перечень неисправностей, обнаруженных при техническом обслуживании транспортного средства;

- наличие письменных обращений водителя к субъекту транспортной деятельности о выявленных в процессе эксплуатации транспортного средства неисправностях.

3) в отношении должностных лиц субъекта транспортной деятельности:

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего инструктаж водителей (в предусмотренных настоящими Правилами случаях), соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение требований к проведению инструктажа в соответствии с настоящими Правилами;

фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый медицинский осмотр, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового медицинского осмотра;

соблюдение положений законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;

меры, принятые субъектом транспортной деятельности к водителям, имеющим административные правонарушения в области дорожного движения