

## Список використаної літератури

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2018 № 1306 Про правила дорожнього руху (із змінами). Вилучено з: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

2. Судебная автотехническая экспертиза: Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей/ [под ред. В.А. Иларионова]: в 2 ч. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – ч. 2. – 491 с.

Лисенко Михайло Романович, судовий експерт, Харківський НДЕКЦ МВС, [lisinkomi@gmail.com](mailto:lisinkomi@gmail.com), (+380) 66-89-88-380.

### **ПЕРЕВАГИ ВИКОРИСТАННЯ ВІДЕОЗАПИСІВ ЗІ СТАЦІОНАРНИХ КАМЕР ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП**

Згідно статистики Департаменту патрульної поліції в Україні за 2018 рік сталось 150120 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 30884 особи та загинуло 3350 осіб; за 2019 рік сталось 160675 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 32736 особи та загинуло 3454 осіб; а за 2020 рік сталось 168107 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 31974 осіб та загинуло 3541 особа [5].

Згідно зі статистикою смертності в ДТП, що ведеться Всесвітньою організацією охорони здоров'я (World Health Organization), яка кожні 3-5 років випускає спеціальний звіт під назвою «Доповідь про безпеку дорожнього руху в світі» («Global Status Report on Road Safety»), Україна знаходиться на 104 місці зі 175 країн світу за смертністю людей в ДТП. Показник смертності українців під час ДТП, складає 13.7 чоловік на 100 тис. чоловік населення [6]. При цьому, смертність на дорогах України є однією з найбільших у країнах Європи.

В Україні з метою зниження рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, було запропоновано «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року», схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2021 р. № 1360-р [2], та затвердженою Кабінетом Міністрів України постановою 21 грудня 2021 р. № 1287 «Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» [3].

Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та

здоров'я населення. Ця Стратегія спрямована на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні.

У 2021 році, в сучасній експертній практиці основним джерелом даних, які характеризують механізм дорожньо-транспортної пригоди і, які використовуються при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод залишаються свідчення свідків дорожньо-транспортної пригоди. Свідчення свідків є суб'єктивними, оскільки сприйняття однієї і тієї ж ситуації (швидкості руху, відстані тощо) різними людьми може значно відрізнятися один від одного. При цьому, не можна виключати і навмисне викладення свідками завідомо неправдивих свідчень стосовно механізму дорожньо-транспортної пригоди. А можливість виявити такі факти або усунути експертним шляхом протиріччя в свідченнях свідків стосовно механізму дорожньо-транспортної пригоди, що в деяких випадках дозволяє водіям уникнути відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, не завжди можливо.

Відеозапис з камер стаціонарного відеоспостереження є відображенням події ДТП, і він надає об'єктивні, а не суб'єктивні вихідні дані, які характеризують механізм дорожньо-транспортної пригоди на відміну від свідчень свідків.

Дослідження відеозапису (за відповідних умов) дозволяє встановити широкий спектр вихідних даних, які характеризують механізм ДТП:

- швидкість руху транспортного засобу;
- на якій відстані відносно меж проїзної частини рухався транспортний засіб;
- розташування місця наїзду (зіткнення) відносно меж проїзної частини;
- швидкість (темп) руху пішохода;
- на якій відстані відносно меж проїзної частини рухався пішохід;
- траєкторія руху транспортного засобу;
- траєкторія руху пішохода;
- взаємне розташування транспортних засобів в момент їх зіткнення;
- взаємне розташування транспортного засобу та пішохода в момент наїзду;
- на який сигнал світлофора рухався транспортний засіб;
- на який сигнал світлофора рухався пішохід;

- час знаходження в нерухомому стані транспортного засобу;
- час знаходження в нерухомому стані пішохода;
- розташування відносно меж проїзної частини транспортного засобу;
- розташування відносно меж проїзної частини пішохода;
- на якій відстані від стоп-лінії (світлофора, меж перехрестя) знаходився транспортний засіб в момент загоряння для нього відповідного сигналу світлофора;
- наявність об'єктів, які могли б обмежувати оглядовість;
- наявність об'єктів, які могли б створювати перешкоду або небезпеку для руху [1].

Однак, як було сказано раніше, не кожен відеозапис може бути використаний експертами для повного та всебічного дослідження механізму ДТП. Відеозапис повинен мати достатню розподільчу здатність, а саме, повинні бути наявні чіткі контури об'єктів (автомобіля, пішохода), стосовно яких проводиться дослідження. Повинні бути наявні достатньо інформативні масштабні маркери (ширина проїзної частини, дорожня розмітка, стовпи тощо.). До того ж, чим більша частота кадрів відеозапису, тим більш точно можливо встановити положення об'єктів (автомобіля, пішохода), стосовно яких проводиться дослідження у відповідні проміжки часу.

Отже, основною перевагою відеозапису ДТП з камери стаціонарного відеоспостереження є об'єктність відображення обставин ДТП, оскільки вони зафіксовані технічним засобом – відеокамерою.

Також перевагою відеозапису ДТП є можливість, за відповідних умов, оцінити механізм розвитку в цілому на всіх його трьох стадіях.

Механізм ДТП – це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення ТЗ із перешкодою перед ударом, взаємодію його з перешкодою при нанесенні удару і наступний рух ТЗ та інших відкинутих ударом об'єктів до зупинки. Оскільки кінцевою метою експертного дослідження механізму пригоди є одержання даних, що дозволяють дати оцінку діям водія, спрямованим на запобігання шкідливим наслідкам, основне значення має встановлення того, що відбулося на першій стадії механізму пригоди (зближення ТЗ з перешкодою, пішоходом або з іншим автомобілем), тобто коли водій міг і повинен був оцінити дорожню обстановку як небезпечну і вжити необхідних заходів [5].

Зокрема дослідження відеозапису ДТП дає можливість, за відповідних умов, оцінити першу стадію механізму пригоди та встановити об'єктивний характер руху учасників ДТП до зіткнення або наїзду.

## Література

1. Методика проведення комплексної автотехнічної, фототехнічної і відеотехнічної експертизи з метою встановлення обставин ДТП /Київський НДІСЕ Мінюсту України, 2014.
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення 01.02.2021).
3. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/435-2018> (дата звернення 01.02.2021).
4. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод/ Авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос.-Х: Факт, 2003.
5. Статистика ДТП в Україні. Веб-сайт.URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення 02.02.2021).
6. Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП.Веб-сайт. URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic> (дата звернення 02.02.2021).
7. Статистика по ДТП в мире. Веб-сайт. URL: <https://roadskillmap.com/#15.284185114076445,61.52343749999999,3> (дата звернення 02.02.2021).
8. Haddon Jr W. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. *American Journal of Public Health*, 1968, 58:1431–1438.

Літвінов Сергій Олексійович, судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Луганського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, [luga\\_kdtz@ukr.net](mailto:luga_kdtz@ukr.net), 0995214244, on-line.

### **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

При проведенні дослідження технічного стану транспортних засобів, об'єктами експертного дослідження є системи, які відповідають за безпеку керування автомобіля, а саме:

- гальмівна система;
- система рульового керування;
- трансмісія та ходова частина;