

найбільшу відстань, яку міг здолати загальмований автомобіль до місця зіткнення в умовах події.

Тепер можливо визначити найменшу відстань, на якій міг перебувати автомобіль від місця зіткнення, у заданий момент виникнення небезпеки для руху.

Застосування даного методу розрахунків у деяких випадках дозволяє експерту дійти вірних висновків та вирішити поставлені перед ним запитання щодо наявності у водіїв технічної можливості попередити зіткнення.

Список використаної літератури

1. Определение и применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств. М.: 1986. – 12 с.

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.

3. Экспертная практика и новые методы исследования. Выпуск 3. Результаты систематизации экспериментально-расчетных значений параметров торможения автотранспортных средств. М.: 1990. – 16 с.

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

ПЕРЕВАГИ НАЯВНОСТІ ЗАСОБІВ ВІДЕОРЕЄСТРАЦІЇ В АВТОМОБІЛІ ПІД ЧАС ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ

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 7 місяців 2020 року сталось 86890 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 17068 осіб та загинуло 1771 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 Державній програмі з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року є пункт під назвою «Удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод».

Згідно цієї програми, планується створення бази даних ДТП, яку можна буде використовувати не тільки для підведення статистики дорожньо-транспортних пригоди, а і для аналізу самих ДТП з метою подальшого зменшення їх кількості на українських дорогах. Однак в ній не розглядається впровадження засобів відеозапису, таких як автомобільні відеореєстратори, які станом на теперішній час отримали значне розповсюдження і можуть частково вирішити дане питання, оскільки вони можуть і були створені для того, щоб записувати механізм дорожньо-транспортних пригоди.

На теперішній час, в продажі присутній достатньо широкий асортимент автомобільних відеореєстраторів, як в бюджетному сегменті, так і з різним додатковим функціоналом. Вартість автомобільних відеореєстраторів початкового рівня на теперішній час вже приблизилась до вартості однієї заправки бензином паливного баку на легковому автомобілі. При цьому характеристики сучасних автомобільних відеореєстраторів навіть початкового рівня, дозволяють отримувати відеозаписи якості зображення яких дозволяє на базовому рівні перевірити відповідність дій водія автомобіля вимогам Правил дорожнього руху України. Наприклад: на який сигнал світлофора автомобіль виїхав на перехрестя, чи мались перешкоди для руху, чи було виправданим та безпечним маневрування, по якій смузі рухався автомобіль тощо.

Якість відеозапису з відеореєстраторів середнього та преміального сегменту вже дозволяє встановлювати швидкість руху транспортних засобів, розташування транспортних засобів на проїзній частині відносно її меж з достатньою точністю, встановлювати місце наїзду на пішохода відносно меж проїзної частини не тільки вдень, а і в нічний час.

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 відрізнятись 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 шлях 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 відеореєстратора 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.). Чим більша частота кадрів відеозапису, тим більш точно можливо встановити положення об'єктів (автомобіля, пішохода), стосовно яких проводиться дослідження у відповідні проміжки часу.

Дешеві відеореєстратори не завжди можуть видати відеозапис достатньої якості, яка необхідна для повного дослідження механізму ДТП, при цьому, навіть ці відеореєстратори здатні зафіксувати основну частину механізму ДТП (характер руху автомобілів та пішоходів, на який сигнал світлофора рухалися учасники ДТП, де знаходилось місце зіткнення транспортних засобів чи місце наїзду на пішохода).

Отже, основною перевагою відеозапису ДТП з автомобільного відеореєстратора 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. 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.

На основі вищевикладеного, слід зробити висновок, що повсякчасне впровадження засобів відеофіксації на автомобільному транспорті приведе до отримання відеозаписів з відображенням об'єктивних обставин ДТП, що

дозволить підвищити об'єктивність розслідувань ДТП та буде сприяти об'єктивному визначенню причин, через які відбуваються ДТП.

В свою чергу, виявлення об'єктивних причин виникнення ДТП, дозволить розробити ряд інших додаткових заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху.

Література

5. Методика проведення комплексної автотехнічної, фототехнічної і відеотехнічної експертизи з метою встановлення обставин ДТП /Київський НДІСЕ Мініюсту України, 2014.
6. 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/en/481-2017> (дата звернення 29.08.2020).
7. 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 30.08.2020).
8. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод/ Авт.-уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос.-Х: Факт, 2003.
9. Статистика ДТП в Україні.Веб-сайт.URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (дата звернення 27.08.2020).
- 10.Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП.Веб-сайт. URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic> (дата звернення 27.08.2020).

Махлай Сергій Миколайович, старший експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, Mak6807@ukr.net, тел. 0677101591

ЗАСТОСУВАННЯ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

На підставі результатів досліджень в сфері регулювання швидкісного режиму рекомендується, щоб швидкість руху у міських районах не перевищувала 50 км/год.

З 1 січня 2018 року в Україні були внесені зміни до п.12.4 Правил дорожнього руху, згідно яких максимально допустима швидкість руху в населених пунктах складає 50 км/год.

За 2019 рік в Україні сталося майже 26 тисяч ДТП з постраждалими, з яких близько 9300 дорожньо-транспортних пригод виникло внаслідок перевищення водіями швидкості руху. В цих дорожньо-транспортних пригодах загинуло та отримали травми понад 13 тисяч осіб.

Таким чином наведені вище статистичні дані свідчать про те, що водії транспортних засобів не дотримуються обмежень швидкісного режиму, що приводить до виникнення дорожньо-транспортних пригод.