

дорожнього руху України [2]. Тобто якби у момент початку гальмування (коли водій зреагував на небезпечну ситуацію), керований ним транспортний засіб, рухався без перевищення дозволеної швидкості, то водій мав би технічну можливість зупинити керований транспортний засіб до місця зіткнення (наїзду) на певній відстані (що складає різницю між відстанню, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду) та сумою довжини шляху гальмування автомобіля при умові руху із дотриманням дозволеної швидкості руху та безпечного бокового інтервалу).

При таких обставинах невідповідності дій водія транспортного засобу вимогам п. 12.4 Правил дорожнього руху України, з технічної точки зору, перебувають у причинному зв'язку із ДТП.

У разі, коли довжина шляху гальмування автомобіля при русі із дотриманням дозволеної швидкості руху разом із безпечним боковим інтервалом більше за відстань, яку автомобіль подолав у загальмованому стані до місця зіткнення (наїзду), то дослідження про наявність або відсутність технічної можливості у водія слід проводити шляхом порівняння відстані, на якій знаходився транспортний засіб від місця зіткнення (наїзду) у момент виникнення небезпеки для руху (виходячи із часу небезпеки) і зупинного шляху зупинного шляху транспортного засобу в умовах місця події.

Перелік використаних інформаційних джерел:

1. <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/ne-goni-kak-vliyaet-prevyshenie-skorosti-na-tyazhest-dtp-341049.html>.
2. Правила дорожнього руху. Дніпро, 2018.
3. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. Москва, ЦНИИСЭ-1971., Н.М. Кристи.

Краснюк Олександр Ігорович, судовий експерт, Херсонський НДЕКЦ.
Гордієнко Максим Сергійович, судовий експерт, Херсонський НДЕКЦ.

СТАТИСТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД У ХЕРСОНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Щороку на дорогах нашої країни унаслідок ДТП гинуть і травмуються тисячі громадян. Від початку року на дорогах Херсонської області трапилось 1100 дорожньо-транспортних пригод. Із них 225 – із постраждалими. У цих ДТП травмовано 282 мешканця області, ще 27 загинули. Лівова частка дорожніх пригод відбувається безпосередньо в Херсоні. З 1-го січня 2018 року станом на 31 травня у місті зафіксовано 684 ДТП. Для порівняння, за цей же період минулого року – 800, що відповідно на 15% більше. Частка пригод із постраждалими залишилась фактично такою ж – близько 100. Проте збільшилась на 30% кількість травмованих громадян. У поточному році це 150 учасників дорожнього руху (за такий же період минулого року – 117). Також 6 херсонців унаслідок ДТП загинули, в січні – травні 2017-го року – 13.

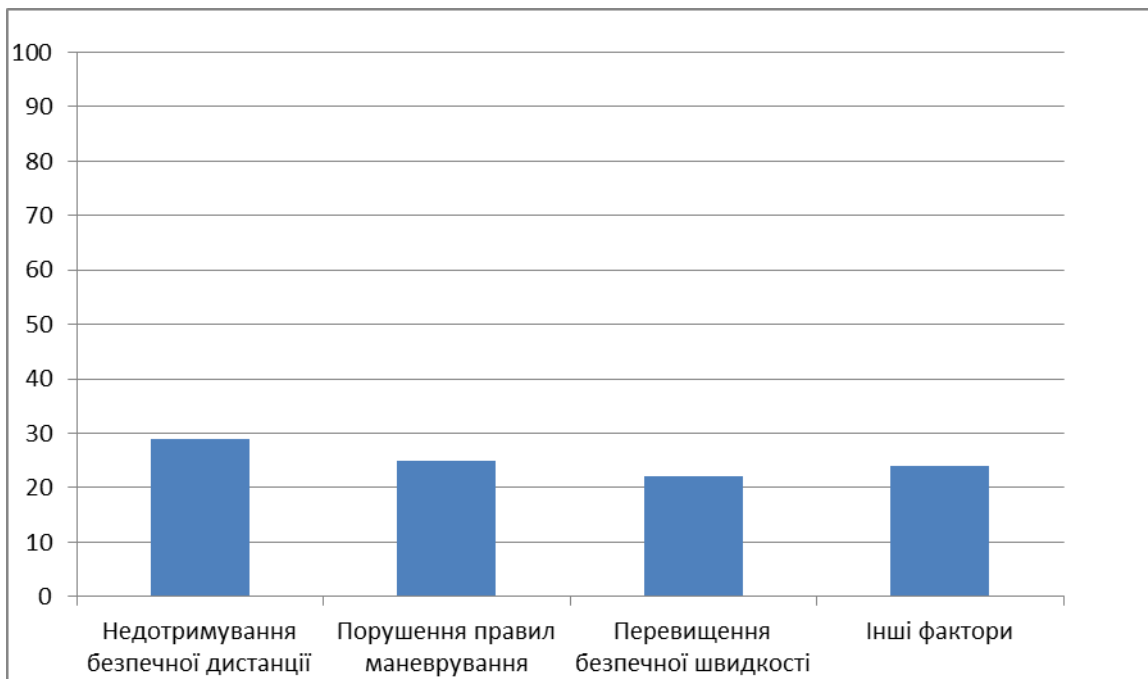


Рисунок 1. Причини дорожньо-транспортних пригод.

Висновок

Головна причина дорожньо-транспортних пригод – це порушення Правил дорожнього руху одним або кількома учасниками. Найчастіше до ДТП призводить недотримання безпечної дистанції (29%), порушення правил маневрування (25%), перевищення безпечної швидкості (22%). Нерідко до цих чинників додається й керування в нетверезому стані.

Список використаних джерел

1. <https://m.facebook.com/khersonpolice>.

Колпаков Сергій Сергійович, судовий експерт Дніпропетровського НДІКЦ

ВИЗНАЧЕННЯ ПРАЦЕЗДАТНОСТІ РУЛЬОВОГО КЕРУВАННЯ ПРИ ПРОВЕДЕННІ ЕКСПЕРТИЗИ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ.

В судовій практиці, між експертами – автотехніками часто виникають протиріччя та дискусії, щодо встановлення працездатності (непрацездатності) рульового керування автомобілів під час огляду їх на майданчиках тимчасового зберігання, після ДТП.

Питання полягає в тому, що термін визначення «працездатний стан» - не досконалий і він потребує відреагування на вищому рівні. Наприклад, для вирішення експертизи, експерту – авто техніку було поставлене питання: «Чи у працездатному стані знаходиться рульове керування автомобіля «Деу» Ланос номерний знак АЕ4431ЕВ. Якщо ні, то в який момент виникла