

документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації: тези наук.-практ. конф. (м. Харків, 22 червня 2022 р.). Харків: НЮУ ім. Ярослава Мудрого, 2022. С. 114–117.

*Головкін Богдан Миколайович,*  
головний науковий співробітник сектору дослідження проблем злочинності та її причин Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України

## **ФАКТОРИ РИЗИКУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ ТА СМЕРТНОСТІ В УМОВАХ ВІЙНИ**

1. Ключовими показниками оцінювання стану безпеки дорожнього руху в державі є рівень смертності і травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод. До повномасштабної війни Росії проти України ситуація з безпекою дорожнього руху в цілому залишалася складною. Так, у 2019 р. в ДТП загинуло 3 454 осіб і 32 736 травмовано, 2020 р. 3 541 загинуло і 31 974 травмовано, 2021 р. 3 238 і 29 738 відповідно. У розрахунку на 1 млн. населення, в Україні смертність в ДТП становила 82, 85 і 71 осіб відповідно. Це майже вдвічі більше, ніж в державах-членах Європейського Союзу (42 особи на млн. населення) [1, с. 67-68]. За десять місяців 2022 року на підконтрольних Україні територіях у ДТП загинула 2 161 людина (або мінус 18 % порівняно з аналогічним періодом минулого року), крім того, травмовано 18 261 людину (мінус 28 %). Водночас, за даними Державної патрульної служби на 25% збільшилася кількість загиблих пішоходів. В середньому щодоби в аваріях на дорогах гине десять людей [2].

Основними причинами виникнення ДТП із летальними наслідками вважаються перевищення безпечної швидкості (41%), порушення правил маневрування (17%), недотримання безпечної дистанції (11%), виїзд на смугу зустрічного руху 6%, порушення правил проїзду перехресть (5%), керування у нетверезому стані (5%), порушення правил обгону (4%) та ін [3, с. 144–145].

2. Всесвітня організація охорони здоров'я (далі – ВООЗ) вирізняє поведінкові і середовищні фактори ризику настання смертності і травматизму внаслідок ДТП. При цьому ключову роль у виникненні ДТП із тяжкими наслідками відіграє ризикована поведінка і помилки в керуванні транспортними засобами (далі – ТЗ). До поведінкових факторів ризику належать перевищення швидкісного режиму, керуванням у стані алкогольного сп'яніння, невикористання захисних шоломів, ременів безпеки і дитячих утримуючих пристроїв, розсіяне водіння. Середовищні фактори включають небезпечну

дорожню інфраструктуру, небезпечні транспортні засоби. Окремо вирізняється неналежний догляд за постраждалими після аварій [4]. Між тим, слід вирізняти фактори ризику ДТП з тяжкими наслідками, пов'язані з особливостями дорожнього руху, складом учасників дорожнього руху і взаємодією між ними, а також із заходами контролю за безпекою дорожнього руху.

3. Під час війни в Україні діють вже традиційні, а також нові фактори ризику дорожньо-транспортного травматизму і смертності. До того ж, вплив таких факторів на безпеку дорожнього руху змінюється, залежно від ефективності управління безпекою дорожнього руху в умовах різних фаз війни та характеру поведінки різних категорій учасників дорожнього руху.

За даними дослідження U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») «Дослідження впливу перевищення швидкості до 20 км/год на травматизм і смертність у ДТП» небезпечне порушення швидкісного режиму залишається однією з найпоширеніших причин смертей на автомобільних дорогах (44%) [5, с. 22]. Зауважу, що перевищення безпечної швидкості є глобальною проблемою для Європейського Союзу і тут, Україна, на жаль, не виключення. Ще до війни, новозбудовані автомагістралі і великі потужності моторизованих ТЗ певним чином «провокували» їзду на максимальних швидкостях. Запроваджена система автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху і заходи вимірювання швидкості руху автомобілів за допомогою приладів «TruCAM» тимчасово і несуттєво покращували ситуацію з аварійністю на дорогах. У перші чотири місяці війни система моніторингу швидкісного режиму на автомагістралях із зрозумілих причин була відключена. Це зумовило відчуття безконтрольності і безкарності у водіїв ТЗ, що негативно позначилося на показниках смертності на дорогах.

На друге місце серед поведінкових факторів ризику дорожньо-транспортного травматизму і смертності можна поставити вкритимну поведінку пішоходів, серед яких чимало осіб похилого віку та дітей. В умовах війни кількість наїздів на пішоходів вже збільшилася на чверть і найближчим часом ситуація навряд чи зміниться. Головна причина – це відсутність освітлення проїжджої частини, пішохідних переходів, перехресть вулиць, непрацюючі світлофори під час знеструмлення населених пунктів і дорожньої інфраструктури, у поєднанні з недисциплінованістю та безвідповідальністю пішоходів, які масово ігнорують використання світловідбивальних елементів на верхньому одязі та переходять вулиці у невстановлених місцях. В умовах темряви на аварійність також впливає засліплення учасників дорожнього руху світлом зустрічного транспорту.

Ризик ДТП з тяжкими наслідками суттєво зростає через невикористання мотоциклетних шоломів, ременів безпеки та дитячих утримуючих пристроїв. В умовах воєнного стану питання перевірки уповноваженими суб'єктами дотримання правил пасивної безпеки

водіїв і пасажирів стало другорядним, а культура піклування учасників дорожнього руху про особисту безпеку залишається на низькому рівні.

Третю позицію серед факторів ризику посідає керування автомобілем у стані алкогольного/наркотичного сп'яніння та під впливом інших психоактивних речовин. За даними ВООЗ, ризик скоєння смертельного аварії водіями, які вживали амфетаміни збільшується у 5 разів. На початку війни суворий пропускний режим на дорогах, комендантська година, виписування повісток на блокпостах нетверезим водіям суттєво знизили статистику летальних випадків у ДТП. Натомість у другій половині 2022 року ця проблема загострилася, що пов'язано із зростанням рівня споживання наркотичних речовин і алкогольних напоїв серед водіїв ТЗ.

Розсіяне водіння як фактор поведінкового ризику вчинення ДТП із травмованими чи загиблими полягає у відволіканні уваги водіїв на телефонні розмови і смс-повідомлення під час руху, реагуванні на звукові сигнали повітряної тривоги, вибухи і пожежі на шляху слідування, а також у відстеженні онлайн-повідомлень в месенжерах про загрозу ракетних обстрілів. Дається взнаки і перевтома та перебуванні в стресовому стані при переміщенні у прифронтових районах чи зоні ведення активних бойових дій.

4. Серед середовищних факторів ризику значний вплив на смертність і травматизм у ДТП в умовах війни здійснюють небезпечна інфраструктура та небезпечні транспортні засоби. Насамперед, йдеться про відсутність дорожніх знаків на дорогах загального і місцевого значення, пошкоджене дорожнє покриття на деокупованих і прифронтових територіях, зруйновані мости і дорожні розв'язки, хаотично облаштовані блокпости та інші фортифікаційні споруди, непоодинокі стоянки військової техніки і комерційного транспорту у невідведених місцях. Це призводить до наїздів на перешкоди у темну пору доби, зіткнення із зустрічним транспортом, перекидання ТЗ та інші аварії. Залишається невирішеною проблема незручної міської інфраструктури, замала кількість штучних перешкод для зниження швидкості у місцях концентрації пішоходів, відсутність захисних островців на перехрестях і тротуарах, великі радіуси поворотів, мала ширина тротуарів і велика ширина проїзної частини, відсутність окремих смуг для руху громадського транспорту, необлаштовані зупинки громадського транспорту, непорядковані зони паркування, мала кількість підземних пішохідних переходів тощо. Крім того, від початку війни на територію України на пільгових умовах ввезено мільйони одиниць вживаних ТЗ для потреб ЗСУ, територіальної оборони і волонтерів. Переважна більшість таких автомобілів знаходиться у незадовільному технічному стані і під час експлуатації створює загрозу аварій з тяжкими наслідками.

На окрему увагу заслуговують фактори ризику, пов'язані з особливостями дорожнього руху під час війни. Відбувається природній перерозподіл дорожнього трафіку та зміна інтенсивності

дорожнього руху на окремих ділянках автомобільних шляхів, що пов'язано із локалізацією бізнесу на території західних регіонів і переміщенням населення із Сходу на Захід України. Врахуємо, що під час війни основні автомагістралі використовуються для спільного руху комерційного транспорту, приватного транспорту, гуманітарних вантажів, переміщення колон військової техніки, транспортних засобів тилового забезпечення і спеціального моторизованого транспорту для військовослужбовців. Слід зауважити, що у містах обласного і районного значення через перенаселення різко зросла інтенсивність дорожнього руху, з'явилася велика кількість водіїв та пішоходів з числа тимчасових переселенців, які погано орієнтуються на місцевості, у зв'язку з цим своїми діями постійно створюють і потрапляють в ДТП, частина з яких призводить до смерті і тяжкого травматизму.

В умовах війни та тимчасового ослаблення контролю за безпекою дорожнього руху загострилася проблема нелегальних комерційних перевізників вантажів і пасажирів, що порушують усі вимоги безпеки, постійно стають учасниками ДТП з тяжкими наслідками.

Підсумовуючи зазначу, що в умовах війни людський фактор у вчиненні ДТП із загиблими і травмованими залишається домінуючим. Однак роль середовищних факторів, пов'язаних із необлаштованою дорожньою інфраструктурою, відсутністю освітлення в населених пунктах, обмеженим регулюванням дорожнього руху, недостатнім контролем за безпекою дорожнього руху, зростає порівняно з мирним часом. Нові тенденції у сфері дорожнього руху, розглянута структура факторів ризику ДТП із тяжкими наслідками мають бути враховані для перегляду державної політики у сфері підвищення рівня безпеки дорожнього руху [6, с. 39–40; 7, с. 8–9].

#### *Список використаних джерел*

1. Головкін Б.М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Проблеми законності. 2022. Вип. 156. С. 52–75. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/issue/view/15283>

2. Безпека дорожнього руху в Україні під час війни: перемоги та нові виклики: експертна дискусія. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-presshall/3611341-bezpeka-doroznogo-ruhu-peremogi-ta-novi-vikliki-v-umovah-vijni.html>.

3. Тетяна Бондар, Ольга Беленчук, Олександр Пина, Євген Міненко. Аналіз та результати заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні за період (2011–2020 рр.). Дороги і мости. 2021. Вип. 24. С. 134–148. URL: <http://dorogimosti.org.ua/ua/analiz-ta-rezulytati-zahodiv-iz-zabezpechennya-bezpeki-doroghnyogo-ruhu-v-ukrayini-za-period-2011-2020-roki>

4. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

5. Дослідження впливу перевищення швидкості до 20 км/год на травматизм і смертність у ДТП. 2022. Київ. 32 с. URL: [file:///C:/Users/prof/Desktop/D0%94%D0%A2%D0%9F/Doslidzhennia\\_i\\_oteraktyvnyu-\\_fay-1.pdf](file:///C:/Users/prof/Desktop/D0%94%D0%A2%D0%9F/Doslidzhennia_i_oteraktyvnyu-_fay-1.pdf)

6. Голіна В.В. Безпека дорожнього руху та шляхи її забезпечення в Україні. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науковопрактичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 8–11.

7. Батиргареева В.С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науковопрактичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 38–41.

*Джу́жа Олександр Миколайович,*

головний науковий співробітник відділу організації наукової діяльності та захисту прав інтелектуальної власності Національної академії внутрішніх справ,  
доктор юридичних наук, професор;

*Тичина Дмитро Михайлович,*

провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем протидії злочинності навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ,  
кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

## **СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНА «УСТАНОВКА» ЖЕРТВИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОТИПРАВНОГО ПОСЯГАННЯ**

Розробка дієвих заходів щодо запобігання кримінальним правопорушенням на віктимологічній основі та запобігання підвищеній віктимності потенційних жертв передбачає насамперед пізнання структури особи та проникнення в механізм «рушійних» мотивів поведінки потерпілого.

Відомо, що змістовна сторона дій кожної людини головним чином визначається структурою її особи. Серед учених-кримінологів існує думка, що саме психологічні й біологічні якості, що виявляються в особистісному компоненті індивідуальної віктимності, є головними причинами віктимності [1]. Таким чином, за умови існування певних негативних зовнішніх факторів, на етапі проходження особою процесу соціалізації, існує велика вірогідність формування в неї віктимного потенціалу. Крім того, будь-які конфлікти, кризи й травмуючі ситуації на стадії формування особи можуть ставати негативними факторами,