

## ПРОБЛЕМИ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ

УДК 343.13

DOI <https://doi.org/10.32782/2709-9261-2025-2-14-4>

**Атаманенко Юлія Юріївна,**

кандидат технічних наук, старший дослідник,  
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії  
з проблемних питань правоохоронної діяльності факультету № 2  
Криворізького навчально-наукового інституту  
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>



**Бруско Костянтин Мирославович,**

кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії  
з проблемних питань правоохоронної діяльності факультету № 2  
Криворізького навчально-наукового інституту  
(Донецький державний університет внутрішніх справ, м. Кропивницький)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-1602-0741>



### ОРТОФОТОПЛАН МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЯК ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ДЖЕРЕЛО ДОКАЗІВ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ

*Статтю присвячено дослідженню питання вдосконалення роботи слідчих підрозділів щодо огляду місця скоєння дорожньо-транспортних пригод завдяки впровадженню та застосуванню нового процесуального методу отримання доказів. З метою фіксації доказів, які можуть бути використані для аналізу та візуалізації в суді, запропоновано на місці скоєння аварії виконувати знімання за допомогою безпілотного літального апарата. Охарактеризовано підстави, за наявності яких, із правового погляду, ортофотоплан має таку саму доказову силу, як і матеріали традиційного наземного знімання.*

**Ключові слова:** доказ, кримінальне провадження, ортофотоплан, аерознімання, безпілотний літальний апарат, дорожньо-транспортна пригода.

**Постановка проблеми.** Питання вдосконалення роботи слідчих підрозділів дедалі частіше стає предметом обговорення, адже для підвищення ефективності досудового розслідування необхідно забезпечити використання новітніх пристроїв і технологій під час посилення доказової бази. Натепер науковий прорив дозволяє застосувати під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) передові технології, як-от безпілотні літальні апарати (далі – БпЛА), проте питання щодо віднесення ортофотоплану місця аварії до процесуального джерела доказів у кримінальному провадженні залишається таким, що потребує детального дослідження.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Особливості застосування безпілотних літальних апаратів

органами та підрозділами поліції та актуальні питання щодо використання безпілотних літальних апаратів під час огляду місця події активно обговорюються суспільством та є предметом досліджень як науковців, так і юристів-практиків і фахівців у галузі дорожньої безпеки. Зокрема, цій тематиці були присвячені праці таких науковців, як: Є. В. Білозьоров, І. М. Єфіменко, Б. В. Засенко, А. В. Захарко, С. І. Кравченко, С. М. Науменко, А. А. Патик, І. В. Пиріг, В. Д. Поливанюк, А. А. Саківський, Д. Б. Санакоєв. Питання криміналістичного забезпечення використання безпілотних літальних апаратів (дронів) у досудовому розслідуванні є темою дослідження низки українських науковців, серед яких А. О. Антошук, Р. В. Перцев, Д. М. Тичина. Однак, по-

при ґрунтовну й комплексну науково-теоретичну базу, багато питань щодо достовірності доказів у кримінальному провадженні у формі ортофотопланів, отриманих у результаті аерознімання, залишаються дискусійними.

**Метою статті** є дослідження ортофотоплану як електронного доказу у кримінальному провадженні, отриманого в результаті знімання місця скоєння дорожньо-транспортної пригоди за допомогою безпілотного літального апарата.

**Виклад основного матеріалу.** Місце дорожньо-транспортної пригоди є первинним джерелом фізичних доказів, як-от сліди гальмування, уламки транспортних засобів, плями крові чи пошкодження інфраструктури. Ці докази є унікальними та можуть бути втрачені через природні чинники (дощ, вітер) або людську діяльність. Якісний огляд забезпечує їх фіксацію у первинному стані, що відповідає вимогам ст. 84 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України), де речові докази визначено як одне з основних джерел доказів. Належне документування цих слідів забезпечує об'єктивність і достовірність подальшого розслідування. Огляд місця ДТП є критично важливим етапом кримінального провадження, оскільки забезпечує комплексний і об'єктивний збір доказів, сприяє точній реконструкції подій і гарантує дотримання принципів законності та справедливості. Успішне проведення огляду підвищує ефективність кримінального провадження, допомагає знизити ризик помилкових рішень і зміцнює довіру суспільства до системи правосуддя.

Детальний огляд місця пригоди дозволяє відтворити послідовність подій, що передували ДТП. Аналіз траєкторій руху, точок зіткнення, швидкості транспортних засобів та інших параметрів допомагає встановити причинно-наслідкові зв'язки, що мають критичну важливість для визначення, чи було порушення правил дорожнього руху, технічна несправність чи інші фактори, що вплинули на аварію. Така реконструкція слугує основою для експертних досліджень та доказування вини в судовому процесі.

Зібрані під час огляду докази мають бути належним чином задокументовані, адже допустимими визнаються лише ті докази, які були отримані в порядку, установленому КПК України.

Сучасний рівень розвитку науки і техніки дозволяє застосувати під час огляду місця ДТП передові технології, як-от 3D-сканування, аерознімання за допомогою дронів і програмне забезпечення для моделювання аварій [1]. Ці методи підвищують точність фіксації доказів і дозволяють створювати цифрові моделі місця події, які можуть бути використані для аналізу та візуалізації в суді. Такі інновації суттєво посилюють доказову базу й ефективність досудового розслідування [2].

Використання безпілотних літальних апаратів для огляду місця ДТП, як додатковий засіб фіксації обстановки на місці події, дає низку суттєвих переваг порівняно із традиційними методами, як-от: оперативність і швидкість реагування, висока роздільна здатність і деталізація, 3D-моделювання та картографування, доступ до важкодоступних або небезпечних ділянок, економія ресурсів і зниження витрат тощо. Упровадження та застосування нового процесуального методу отримання доказів є непростим завданням, але такий сучасний технологічний інструмент є потужним засобом застосування в розслідуванні кримінальних правопорушень. Використання БпЛА у правоохоронних органах і у криміналістиці, зокрема, може вивести її на новий рівень розвитку [3].

Правові підстави для застосування фотознімання та відеозапису у кримінальному провадженні визначаються положеннями ст. ст. 84, 98, 99, 104–107, 224, 228, 231, 236, 237–241, 245–1, 252, 256, 269, 361, 520, 567, 615 КПК України. Зокрема, законом передбачається, що перебіг і результати процесуальної дії під час досудового розслідування можуть, а за клопотанням учасників та під час судового провадження обов'язково повинні бути зафіксовані за допомогою технічних засобів, що зазначається у протоколі; аудіо-, відеозапис процесуальної дії, фототаблиці, носії комп'ютерної інформації та інші матеріали є додатками до протоколу. Матеріали фотознімання, звукозапису, відеозапису й інші носії інформації (електронні також), згідно із ч. 2 ст. 84, ч. 2 ст. 99 КПК України, є процесуальними джерелами доказів – документами [4, с. 15].

Отже, із правового погляду матеріали аерознімання мають таку саму доказову силу, як і матеріали традиційного наземного знімання, і нічим не відрізняються від останніх.

Проте широкого застосування у практичній діяльності слідчих підрозділів використання БпЛА для огляду місця ДТП не набуло. Однією з найвагоміших причин цієї непопулярності можна вважати відносно складну процедуру виконання польотів і характерну особливість опрацювання знімків із БпЛА за допомогою спеціального програмного забезпечення.

Так, відповідно до Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ (далі – МВС) України від 18 грудня 2018 р. № 1026, безпілотним літальним апаратом вважається повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном. Польоти БпЛА здійснюються відповідно до законодавства в галузі державної авіації України. Підготовка та розроблення польотного завдання, у якому визначаються початок і кінець роботи систем фото- і відеозапису, розміщених на БпЛА, здійснюються в порядку, визначеному законодавством, з дотриманням відповідних вимог, польотне завдання затверджує керівник органу підрозділу поліції. Після виконання польотного завдання інформація з карти пам'яті або флеш-карти БпЛА експортується (переноситься) на носій інформації (карту пам'яті або флеш-карту) працівника поліції, який ставив завдання, про що робиться відмітка в польотному завданні [5].

За класифікацією безпілотних літальних апаратів для потреб Національної поліції України щодо оформлення матеріалів ДТП доцільно використовувати БпЛА I класу «Легкі», категорії «мікро», що мають злітну масу менш ніж 2 кг; радіусом дії до 5 км; спеціального призначення; вертолітного типу наземного базування з ручним пілотуванням [6, с. 180].

Оскільки аерознімання неодмінно проводиться з використанням повітряного простору, польоти безпілотних повітряних суден організовуються та здійснюються згідно з вимогами нормативно-правових актів України в галузі цивільної та державної авіації з дотриманням правил польотів у повітряному просторі України й Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених спільним наказом Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України № 430/210 від 11 травня 2018 р.

Державні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації в реєстрі державних повітряних суден України, який веде Головне управління державної авіації України. Процедура реєстрації державних повітряних суден у реєстрі здійснюється відповідно до затверджених Правил реєстрації державних повітряних суден України [7].

На зовнішній поверхні БпЛА наносяться розпізнавальні знаки (два концентричні кола жовтого та синього кольорів, символ державної авіації, бортовий номер). А в разі, якщо розмір або конфігурація БпЛА унеможливує нанесення цих знаків, на БпЛА встановлюється розпізнавальна табличка.

Відповідно до п. 1 гл. 11 розд. IV Правил технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу державної авіації України [8], до польотів допускаються справні БпЛА з оформленою встановленою документацією, які підготовлені відповідно до завдання, зареєстровані в реєстрі державних повітряних суден і мають допуск до виконання польотів (перельотів) безпілотним літальним апаратом, який належить до I класу. Цей допуск встановлює, що БпЛА I класу придатні для безпечних польотів (перельотів) у межах обмежень, що діють.

Допуск до виконання польотів БпЛА видає експлуатуюча організація на підставі реєстраційного посвідчення державного повітряного судна й інших документів, що регулюють питання державної авіації України, за підписом керівника (командира) експлуатуючої організації, завірений у встановленому законодавством порядку. Строк дії допуску до виконання польотів (перельотів) БпЛА I класу не може перевищувати один рік.

Зовнішнім пілотам (операторам), які входять до складу зовнішнього екіпажу, надається право на виконання польотів за умови отримання відповідного допуску та придатності до польотів за висновком лікарсько-льотної комісії, окрім зовнішніх пілотів (операторів) БпЛА безпілотних авіаційних комплексів (далі – БпАК) I класу «мікро» [9].

З урахуванням вимог, зазначених у Правилах технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу державної авіації України, до експлуатації БпЛА I класу «мікро» може бути допущений особовий склад, який пройшов теоретичне і практичне навчання (перенавчання) і стажування, після перевірки засвоєння ним конструкції БпЛА, правил його експлуатації, вимог безпеки та практичних навичок роботи в обсязі посадових обов'язків і отримання відповідного допуску (сертифіката), без проходження лікарсько-льотної експертизи.

Отже, для фіксації обстановки на місці ДТП за допомогою БпЛА, окрім самого повітряного судна державної авіації, повинен бути фахівець, який допущений до його експлуатації та має відповідний сертифікат.

На місце дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої спричинено середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, для проведення огляду направляється слідчий підрозділу з розслідування ДТП слідчого управління (відділу) ГУНП, слідчий територіального органу, підрозділу поліції, який спеціалізується на розслідуванні таких кримінальних правопорушень, спеціаліст-криміналіст, працівники уповноваженого підрозділу Національної поліції у сфері убезпечення дорожнього руху.

Проведення огляду місця ДТП, унаслідок якої її учасникам спричинено тілесні ушкодження або загибель людей, доручається слідчому за цією спеціалізацією, який безпосередньо складає протокол і схему до нього. Проведення орієнтувального й оглядового фотографування

та відеозапису на місці пригоди, а в разі необхідності – вилучення слідів кримінального правопорушення слідчий доручає спеціалісту-криміналісту [10].

З урахуванням такої специфіки організації взаємодії членів слідчо-оперативної групи саме на спеціаліста-криміналіста має бути покладена функція проведення знімання місця ДТП із застосуванням БпЛА. Тому для виконання таких завдань співробітники підрозділів криміналістичного забезпечення повинні мати ґрунтовні знання конструкції БпЛА, правил його експлуатації, вимог безпеки та практичні навички роботи, необхідні для виконання службових обов'язків, а також отримати відповідний допуск (сертифікат).

Участь спеціаліста-криміналіста у проведенні огляду місця ДТП обов'язково має бути зафіксована у протоколі такого огляду. Окрім того, повинні бути зазначені відомості про БпЛА, зокрема його модель, бортовий номер та індивідуальні характеристики карти пам'яті, на якій будуть збережені файли.

Важливим аспектом документування обстановки на місці ДТП є вибір висоти аерознімання та фіксація її числових показників у протоколі огляду місця події.

Висоту польоту над місцем скоєння аварії доцільно вибирати з урахуванням меж місця ДТП, ширини проїзної частини та технічних можливостей знімальної апаратури конкретної моделі БпЛА.

Водночас варто враховувати, що Правилами використання повітряного простору України [11] встановлені обмеження максимальної висоти польоту, зокрема:

- 120 м над рівнем земної (водної) поверхні поза межами диспетчерських зон (control zone), аеродромних зон польотної інформації (aerodrome flight information zone), районів управління повітряним рухом відомчим органом управління повітряним рухом (air traffic control area), зонами управління повітряним рухом відомчим органом управління повітряним рухом (air traffic control zone), спеціально встановлених зон, зарезервованого повітряного простору для забезпечення польотів за спеціально встановленими маршрутами польотів державної авіації;

- 50 м над рівнем земної (водної) поверхні в межах таких зон або якщо інформація про фактичний статус елементів структури повітряного простору на час виконання польоту відсутня;

- 50 м над статичними перешкодами на горизонтальній відстані не більш ніж 100 м від таких перешкод, як відхилення від зазначених вище обмежень за висотою, на запит власника такого об'єкта.

Зазвичай слідчо-оперативна група, що виїжджає для огляду місця події, не володіє інформацією про статус елементів структури повітряного простору над місцем скоєння ДТП. Тому доцільно не перевищувати 50-метрову висоту польоту, яка є достатньою для інформативного відображення всієї дорожньої обстановки. Так, вченими Донецького державного університету внутрішніх справ запропоновано обирати висоту польоту з урахування ширини проїзної частини дороги. У такому разі, висота аерознімання може складати від 6 до 32 метрів, залежно від категорії автодоріг [6, с. 155].

Отриманий за допомогою БпЛА ортофотоплан має бути додатком до протоколу огляду місця ДТП та, відповідно до ст. 105 КПК України, повинен бути належним чином виготовлений, упакований із метою надійного збереження, а також засвідчений підписами слідчого, прокурора, спеціаліста, інших осіб, які брали участь у його виготовленні. На відміну від речових доказів, електронні докази (електронні документи) не мають

зв'язку з конкретним матеріальним джерелом, а лише існують у його пам'яті, а тому можуть бути долучені до матеріалів справи на будь-якому носії, призначеному для зберігання таких електронних доказів (електронного документа). Указаним носієм не обов'язково повинен бути пристрій, який відтворює його зміст із метою доступного сприйняття та оцінювання, ним може бути просто накопичувач (віртуальна пам'ять) [12].

Така позиція підтверджується й судовою практикою, адже процесуальний закон не містить застережень щодо виду та найменування носія, на якому може бути зафіксована та чи інша інформація, а тому долучення іншого носія інформації (наприклад, лазерного DVD-диска), а не карти пам'яті, на який здійснювався запис під час фіксації огляду місця події, не є підставою визнання протоколу огляду недопустимим доказом. Записані на оптичний диск електронні файли з інформацією є оригіналом (відображенням) електронного документа, здобутого під час проведення процесуальної дії. Матеріальний носій – це лише спосіб збереження інформації, який має значення тільки коли електронний документ виступає речовим доказом. Головною особливістю електронного документа є відсутність жорсткої прив'язки до конкретного матеріального носія. Той самий електронний документ може існувати на різних носіях. Усі ідентичні за своїм змістом екземпляри електронного документа можуть розглядатися як оригінали та відрізнятися один від одного тільки часом і датою створення [13].

Особливою вимогою, яка висувається саме до електронних документів, є електронний підпис, накладання якого завершується створення електронного документа. В електронному вигляді електронний цифровий підпис гарантує цілісність документа, тобто після того, як автор підписав документ електронним підписом, неможливо внести жодні зміни в документ. Зміну хоча б одного символу в електронному документі буде виявлено під час перевірки електронного цифрового підпису. У такому разі цей документ буде вважатися невідомим. Саме тому з погляду процесуального права наявність електронного підпису є обов'язковим елементом для визнання електронного документа належним доказом у справі.

Отримання ортофотоплану місця ДТП є результатом аерознімання за допомогою БпЛА й опрацювання аерознімків засобами ГІС-технологій.

БпЛА є вимірювальною системою, тобто сукупністю вимірювальних пристроїв та інших технічних засобів, об'єднаних для створення сигналів вимірювальної інформації про декілька вимірюваних фізичних величин.

Окрім безпосередньо отримання вимірювальної інформації від об'єкта дослідження, вимірювальні системи виконують її обробку, передачу, подання оператору та/або комп'ютеру, запам'ятовування, відображають і формують керівні впливи. Вимірювальні системи є специфічним різновидом засобів вимірювальної техніки, тому всі організаційно-правові положення, що діють стосовно цих засобів, поширюються також на вимірювальні системи [14].

Як засоби вимірювальної техніки БпЛА повинні відповідати вимогам щодо точності, регламентованим для

таких засобів у встановлених умовах їхньої експлуатації, та забезпечувати високий рівень метрологічної достовірності, щоб будь-яка сторона була впевнена в результаті вимірювань. Тому, відповідно до Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність» [15], на них має бути виданий сертифікат перевірки типу засобів вимірювальної техніки. Окрім того, кожен БпЛА підлягає повірці Центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері метрології та метрологічної діяльності.

**Висновки.** Результати дослідження свідчать, що ортофотоплан, отриманий у результаті опрацювання аерознімків місця ДТП, відображає просторово-часові параметри аварійної обстановки з високою метричною точністю. Це дозволяє вважати його не просто ілюстративним матеріалом, а джерелом процесуальних доказів, що відповідає вимогам ст. ст. 84 та 105 КПК України щодо документування доказів у досудовому розслідуванні.

Використання БпЛА забезпечує миттєву фіксацію розташування транспортних засобів, слідів та інших доказів на місці ДТП. Такий підхід значно скорочує час блокування місця пригоди, гарантує недоторканість початкової обстановки та мінімізує ризик спотворення доказів.

Упровадження БпЛА в роботу слідчих підрозділів потребує розроблення єдиних стандартів оформлення польотних завдань, реєстрації апаратури та сертифікації операторів. Проведене дослідження демонструє, що чітка нормативна база та належне навчання спеціалістів-криміналістів є ключовими факторами для легітимності отриманих доказів і забезпечення їх прийнятності в суді.

Оскільки БпЛА виступають вимірювальними системами, на них поширюються положення Закону України «Про метрологію та метрологічну діяльність». Сертифікація типу апаратури, перевірка датчиків позиціонування та фотокамер гарантують, що отримані цифрові зображення можуть бути використані як авторитетні дані для подальших експертних висновків.

Забезпечення прозорості процедури огляду місця ДТП за допомогою БпЛА сприятиме підвищенню довіри населення до органів правопорядку. Адже можливість оперативного ознайомлення учасників кримінального провадження з матеріалами огляду сприяє зниженню соціального напруження та мінімізації ризику оскарження доказів у суді.

Після проведення комплексного аналізу чинного законодавства та практики застосування БпЛА автори вважають пріоритетним напрямом подальших досліджень питання автоматизації процесу опрацювання аерознімків із застосуванням штучного інтелекту для виявлення і класифікації слідів ДТП. Це відкриє нові можливості для підвищення швидкості та якості проведення криміналістичних експертиз.

Результати аналізу вказують на доцільність розроблення методичних рекомендацій щодо вибору висоти аерознімання місця скоєння аварії, застосування єдиної процедури розміщення контрольних точок і формату опрацювання аерознімків з метою створення ортофотопланів місця ДТП.

#### Список використаних джерел

1. Червінчук А. В., Пилипенко Є. О. Правова визначеність статусу окремих учасників дорожнього руху в сучасному законодавстві України. *Правовий часопис Донбасу*. 2024. Вип. 2. С. 9–13. DOI: 10.32782/2523-4269-2024-87-9-13.
2. Лоскутов Т. О. Нормативне забезпечення стандартів ефективного досудового розслідування в умовах воєнного стану. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. Вип. 1. С. 465–468. DOI: 10.32782/2524-0374/2023-1/109.

3. Тичина Д. М., Антошук А. О., Перцев Р. В. Криміналістичне забезпечення використання безпілотного літального апарату (дрона) у досудовому розслідуванні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2023. Вип. 78. С. 291–297. DOI: 10.24144/2307-3322.2023.78.2.46.
4. Використання безпілотних літальних апаратів під час огляду місця події : методичні рекомендації / кол. авт. : А. В. Захарко та ін. Дніпро : Дніпровський державний університет внутрішніх справ, 2024. 32 с. URL: [https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/13538/1/%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D1%82\\_%D0%91%D0%9F%D0%9B%D0%90.pdf](https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/13538/1/%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D1%82_%D0%91%D0%9F%D0%9B%D0%90.pdf).
5. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 18.12.2018 р. № 1026. Дата оновлення: 08.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text> (дата звернення: 24.04.2025).
6. Правові та технологічні аспекти реєстрації дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів : монографія / А. В. Червінчук та ін. ; за заг. ред. С. С. Вітвіцького. Київ : ВД «Дакор», 2021. 192 с.
7. Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України : наказ Міністерства оборони України від 07.02.2012 р. № 63. Дата оновлення: 18.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text> (дата звернення: 24.04.2025).
8. Про затвердження Правил технічної експлуатації безпілотних авіаційних комплексів I класу державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 10.08.2018 р. № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18?find=1&text> (дата звернення: 24.04.2025).
9. Про затвердження Правил виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 08.12.2016 р. № 661. Дата оновлення: 11.02.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text> (дата звернення: 24.04.2025).
10. Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07.07.2017 р. № 575. Редакція від 14.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#n14> (дата звернення: 23.04.2025).
11. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» : наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11.05.2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text> (дата звернення: 23.04.2025).
12. Казачук І. В. Докази і доказування в адміністративно-деліктному процесі : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2015. 14 с.
13. Постанова колегії суддів Третньої судової палати ККС ВС від 10.04.2024 р. у справі № 320/2919/20 (№ 937/2929/20) (провадження № 51–7227км23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118356542> (дата звернення: 23.04.2025).
14. Штефан І. Ю., Штефан Н. В. Організаційно-правові проблеми метрологічного забезпечення вимірювальних систем. *Системи обробки інформації*. 2016. № 6. С. 185–187.
15. Про метрологію та метрологічну діяльність : Закон України від 05.06.2014 р. № 1314–VII. Дата оновлення: 01.05.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314-18#n165> (дата звернення: 23.04.2025).

#### References

1. Chervinchuk, A. V., & Pylypenko, Ye. O. (2024). Pravova vyznachenist statusu okremykh uchasykiv dorozhnoho rukhu v sучasnomu zakonodavstvi Ukrainy [Legal certainty of the status of individual road users in modern Ukrainian legislation]. *Pravovyi chasopys Donbasu*. Vyp. 2. S. 9–13. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4269-2024-87-9-13> [in Ukrainian].
2. Loskutov, T. O. (2023). Normatyvne zabezpechennia standartiv efektyvnoho dosudovoho rozsliduvannia v umovakh voiennoho stanu [Regulatory support for the standards of effective pre-trial investigation under martial law]. *Yurydychnyi naukovo-ivyi elektronnyi zhurnal*. Vyp. 1. S. 465–468. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/109> [in Ukrainian].
3. Tychyna, D. M., Antoshchuk, A. O., & Pertsev, R. V. (2023). Kryminalistychnе zabezpechennia vykorystannia bezpilotnoho litalnoho aparatu (dronu) u dosudovomu rozsliduvanni [Forensic support for the use of unmanned aerial vehicles (drones) in pre-trial investigations]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho Natsionalnoho Universytetu*. Vyp. 78. S. 291–297. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2023.78.2.46> [in Ukrainian].
4. Zakharko, A. V., Pyrih, I. V., Polyvaniuk, V. D., & Sanakoev, D. B. (2024). Vykorystannia bezpilotnykh litalnykh aparativ pid chas ohliadu mistia podii [Use of unmanned aerial vehicles during scene inspection]: metod. rekomendatsii. Dnipro : Dniprovskiy derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav. Retrieved from: [https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/13538/1/%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D1%82\\_%D0%91%D0%9F%D0%9B%D0%90.pdf](https://er.dduvs.edu.ua/bitstream/123456789/13538/1/%D0%BC%D0%B0%D0%BA%D0%B5%D1%82_%D0%91%D0%9F%D0%9B%D0%90.pdf) [in Ukrainian].
5. Pro zatverdzhennia Instruksii iz zastosuvannia orhanamy ta pidrozdilamy politsii tekhnichnykh pryladiv i tekhnichnykh zasobiv, shcho maiut funksii foto- i kinoziomky, videozapysu, zasobiv foto- i kinoziomky, videozapysu [On approval of the Instructions on the use by police bodies and units of technical devices and technical means that have the functions of photo and film shooting, video recording, means of photo and film shooting, video recording]: nakaz Ministerstva vnutrishnikh sprav Ukrainy vid 18.12.2018 r. № 1026. Data onovlennia: 08.02.2019 (2019). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
6. Chervinchuk, A. V., Atamanenko, Yu. Yu., Pylypenko, Ye. O., & Rudiuk, O. I. (2021). *Pravovi ta tekhnologichni aspekty reiestratsii dorozhno-transportnykh pryhod iz vykorystanniam bezpilotnykh litalnykh aparativ* [Legal and technological aspects of recording road accidents using unmanned aerial vehicles]: monohrafiia. Za zah. red. S. S. Vitvitskoho. Kyiv: VD “Dakor” [in Ukrainian].
7. Pro zatverdzhennia Pravyl reiestratsii derzhavnykh povitrianykh suden Ukrainy ta Pravyl sertyfikatsii ekzempliara derzhavnoho povitrianoho sudna Ukrainy [On approval of the Rules for registration of state aircraft of Ukraine and the Rules for certification of a state aircraft of Ukraine]: nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 07.02.2012 r. № 63. Data onovlennia: 18.04.2023 (2023). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].

8. Pro zatverdzhennia Pravyl tekhnichnoi ekspluatatsii bezpilotnykh aviatsiinykh kompleksiv I klasu derzhavnoi aviatsii Ukrainy [On approval of the Rules for technical operation of unmanned aircraft complexes of class I of state aviation of Ukraine]: nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 10.08.2018 r. № 401 (2018). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1062-18?find=1&text> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
9. Pro zatverdzhennia Pravyl vykonannia polotiv bezpilotnymy aviatsiinykh kompleksamy derzhavnoi aviatsii Ukrainy [On approval of the Rules for flights by unmanned aircraft complexes of the state aviation of Ukraine]: nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 08.12.2016 r. № 661. Data onovlennia: 11.02.2020 (2020). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#Text> (data zvernennia: 24.04.2025) [in Ukrainian].
10. Pro zatverdzhennia Instruksii z orhanizatsii vzaïemodii orhaniv dosudovoho rozsliduvannia z inshymy orhanamy ta pidrozdilamy Natsionalnoi politsii Ukrainy v zapobihanni kryminalnym pravoporushenniam, yikh vyïavlenni ta rozsliduvanni [On approval of the Instructions on organizing interaction between pre-trial investigation bodies and other bodies and units of the National Police of Ukraine in preventing, detecting and investigating criminal offenses]: nakaz Ministerstva vnutrishnikh sprav Ukrainy vid 07.07.2017 r. № 575. Redaktsiia vid 14.08.2024 (2024). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#n14> (data zvernennia: 23.04.2025) [in Ukrainian].
11. Pro zatverdzhennia Aviatsiinykh pravyl Ukrainy "Pravyla vykorystannia povitrianoho prostoru Ukrainy" [On approval of the Aviation Rules of Ukraine "Rules for the Use of Ukrainian Airspace"]: nakaz Derzhavnoi aviatsiinoi sluzhby Ukrainy, Ministerstva oborony Ukrainy vid 11.05.2018 r. № 430/210 (2018). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text> (data zvernennia: 23.04.2025) [in Ukrainian].
12. Kazachuk, I. V. (2015) Dokazy i dokazuvannia u administratyvno-deliktnomu protsesi [Evidence and substantiation in administrative tort proceedings]. *Extended abstract of Candidate's thesis*. Natsionalnyi aviatsiinyi universytet. Kyiv [in Ukrainian].
13. Postanova kolehii suddiv Tretoi sudovoi palaty KKS VS vid 10.04.2024 r. u spravi № 320/2919/20 (№ 937/2929/20) [Resolution of the panel of judges of the Third Judicial Chamber of the Supreme Judicial Council] (provadzhennia № 51–7227km23). Retrieved from: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118356542> (data zvernennia: 23.04.2025) [in Ukrainian].
14. Shtefan, I. Yu., & Shtefan, N. V. (2016). Orhanizatsiino-pravovi problemy metrolohichnoho zabezpechennia vymiriuvalnykh system [Organizational and legal problems of metrological support of measuring systems]. *Systemy obrobky informatsii*. № 6. S. 185–187 [in Ukrainian].
15. Pro metrolohiu ta metrolohichnu diïalnist [About metrology and metrological activities]: Zakon Ukrainy vid 05.06.2014 r. № 1314–VII. Data onovlennia: 01.05.2021 (2021). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1314-18#n165> (data zvernennia: 23.04.2025) [in Ukrainian].

**Atamanenko Yuliia,**

Candidate of Technical Sciences, Senior Researcher

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>

**Brusso Kostiantyn,**

Candidate of Legal Sciences

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-1602-0741>

## ORTHOPHOTOMAP OF THE PLACE OF A ROAD ACCIDENT AS A PROCEDURAL SOURCE OF EVIDENCE IN CRIMINAL PROCEEDINGS

*The article is devoted to the study of the issue of improving the work of investigative units in inspecting the scene of a road accident by introducing and applying a new procedural method of obtaining evidence. In order to record evidence that can be used for analysis and visualization in court, it is proposed to perform filming at the scene of a road accident using an unmanned aerial vehicle. The grounds are described, if available, from a legal point of view, orthophotos have the same evidentiary value as materials from traditional ground photography. Since aerial filming of a road accident is necessarily carried out using airspace, the work has formed certain requirements for the unmanned aerial vehicle used for filming and the forensic specialist, in particular, this concerns flight tasks, equipment registration, verification of the unmanned aerial vehicle by the Central Executive Body, certification of operators, etc. It is noted that the accident scene inspection report should include the following information (including the model, serial number, and individual characteristics of the memory card on which the files will be stored). The flight altitude above the accident scene deserves special attention, as it is selected taking into account the boundaries of the accident scene, the width of the roadway, and the technical capabilities of the imaging equipment of a specific model of unmanned aerial vehicle.*

*The orthophotograph obtained using an unmanned aerial vehicle must be an appendix to the accident scene inspection report and, in accordance with Article 105 of the Criminal Procedure Code of Ukraine, must be properly produced, packaged for safekeeping, and certified by the signatures of the investigator, prosecutor, specialist, and other persons who participated in its production. It should be noted that electronic evidence (electronic documents) may be attached to the case file on any medium intended for storing electronic evidence. Therefore, ensuring transparency in the procedure for inspecting a road accident scene using an unmanned aerial vehicle will help increase public trust in law enforcement agencies and improve the work of investigative units in obtaining reliable evidence.*

**Key words:** evidence, criminal proceedings, orthophoto, aerial photography, unmanned aerial vehicle, road accident.